

KOBLENZ
Geschichtliche Entwicklung
und wirtschaftliche Struktur

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät
der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg i. Br.

vorgelegt von
Doris Schaefer
aus Haiger

1965



Digitized by the Internet Archive
in 2026

KOBLENZ
Geschichtliche Entwicklung
und wirtschaftliche Struktur

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät
der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg i. Br.

vorgelegt von
Doris Schaefer
aus Haiger

Referent: Prof. Dr. Fritz Bartz
Korreferent: Prof. Dr. W.-D. Sick
Dekan: Prof. Dr. W. Lettenbauer
Tag der mündlichen Prüfung: 26. 2. 1965



MEINEN ELTERN
IN DANKBARKEIT GEWIDMET

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	<u>Seite</u>
A. <u>Geographische, geomorphologische und historische Grundlagen</u>	1
I. <u>Die geographische Lage</u>	1
II. <u>Der natürliche Rahmen</u>	4
III. <u>Die geschichtliche Entwicklung</u>	7
1. Vor- und frühgeschichtliche Besiedlung im Koblenzer Raum	7
2. Entstehung und Entwicklung des Stadtkörpers	10
a. Vom römischen Kastell bis zur fränkischen Königspfalz	10
b. Geschichte und Entwicklung der Stadt im Mittelalter	13
c. Vom Dreißigjährigen Krieg bis zum Wiener Kongreß	18
d. Die preußische Festungsstadt	23
3. Die jüngste Vergangenheit	33
a. Die wirtschaftliche Struktur in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen	33
b. Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen	39
4. Die Bevölkerungsentwicklung von 1800 bis 1964	43
B. <u>Das heutige Koblenz - Das Erscheinungsbild der Stadt.</u>	46
I. <u>Die Innenstadt</u>	47
1. Die Altstadt	47
2. Modernes Geschäftszentrum	53
a. Einkaufszentrum	57
b. Banken, Büros, Versicherungen	59
c. Öffentliche Verwaltung	59
d. Stadtgebundenes Gewerbe	60
e. Sonderbauten	61
3. Der westliche Stadtrand	64
4. Das Castorviertel	66
II. <u>Die Außenviertel</u>	69
1. Südliche Vorstadt und Oberwerth	69
2. Westliche Vorstadt	74
a. Rauental	74

	<u>Seite</u>
b. Goldgrube	74
3. Die Karthause und der Stadtwald	76
III. <u>Die Vororte</u>	77
1. Die rechtsrheinischen Vororte	77
2. Moselweiß und Metternich	80
3. Lützel	81
4. Neuendorf und Wallersheim	83
C. <u>Die heutige wirtschaftliche Struktur.-</u> <u>Die Hauptwirtschaftszweige</u>	84
I. <u>Handel und Verkehr</u>	89
1. Verkehrsverhältnisse	89
a. Schienenverkehr	89
b. Straßenverkehr	91
c. Wasserstraßenverkehr	91
2. Die Hafenanlagen und ihr Güterumschlag	94
a. Bestehende Häfen	94
b. Der neue Rheinhafen Koblenz-Wallersheim	97
3. Großhandel	99
II. <u>Industrie</u>	101
III. <u>Fremdenverkehr</u>	106
IV. <u>Die soziale Gliederung der</u> <u>Koblenzer Bevölkerung</u>	110
D. <u>Beziehungen zwischen Stadt und Land</u>	112
I. <u>Das Umland</u>	115
1. Räumliche und wirtschaftliche Gestaltung	115
2. Mittlere und kleine Zentren der Umgebung	117
3. Nahverkehrsverbindungen	119
II. <u>Die zentrale Bedeutung der Stadt</u> <u>Koblenz</u>	122
III. <u>Die zentralen Einrichtungen in der</u> <u>Stadt</u>	125
1. Einrichtungen der Verwaltung	125
2. Wirtschaftliche Einrichtungen	126

	<u>Seite</u>
a. Koblenz als Einkaufszentrum	129
b. Zentrale Einrichtungen des Großhandels	133
c. Strom-, Gas- und Wasserversorgung	136
d. Banken, Versicherungen, Handels- vertretungen und weitere wirtschaft- liche Einrichtungen	137
3. Das Arbeitszentrum Koblenz	139
4. Soziale Einrichtungen	144
5. Geistige und kulturelle Einrichtungen	146
a. Schulwesen	147
b. Zeitungswesen	150
c. Weitere kulturelle Einrichtungen	150
6. Zusammenfassung	152
Literaturverzeichnis	155

Verzeichnis der Tabellen, Bilder und Abbildungen.

<u>Tabellen.</u>	<u>Seite</u>
1 Nichtlandwirtschaftliche Arbeits - stättenzählung 17.5.1939	36
2 Einwohnerregister der Stadt Koblenz	44
3 Einzelhandelsgeschäfte an der Löhrrstraße	57
4 Die soziale Gliederung der Koblenzer Bevölkerung	110
5 Die einzelnen Wirtschaftszweige nach dem überwiegenden Lebensunterhalt der Koblenzer Wohnbevölkerung und nach dem Gesamtumsatz	86
6 Umsatz in den Wirtschaftszweigen	88
7 Güterverkehr auf dem Schiff	95
8 Schiffs- und Güterverkehr nach Flaggen	96
9 Der Güterumschlag nach wichtigen Gütergruppen	97
10 Industrialisierungsgrad der Städte in Rheinland-Pfalz	102
11 Betriebe, Beschäftigte und Umsatz der Gesamtindustrie des Stadtkreises Koblenz nach Betriebsgrößenklassen	104
12 Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen	104
13 Die zentralen Berufsgruppen der Stadt Koblenz	123

	<u>Seite</u>
14 Gesamtumsatz des Einzelhandels	129
15 Einpendler nach Koblenz	141/142

Bilder

1	Blick vom linken Moselufer auf die Alte Burg und die Balduinbrücke	49
2	Rathaus des 18. und 19. Jhdts. am Plan	49
3	Die Vier Türme	50
4	Blick in eine Straße mit Wohnhäusern in der Altstadt	50
5	Die Löhrstraße	63
6	Das kurfürstliche Schloß	63
7	Die Stadthalle	63
8	Schlechte Nachkriegsbebauung am westlichen Stadtrand	65
9	Elfstöckiges Hochhaus am westlichen Stadtrand	65
10	Moderne Wohnhäuser mit Castorkirche im Castorviertel	68
11	Von Leyenscher Hof im Castorviertel	68
12	Hauptpostgebäude am Bahnhofsvorplatz	71
13	Hochhaus über der Bahnhofstraße am Bahnhofsvorplatz	72
14	Wohnbebauung der Südstadt	72
15	Wohnbebauung in Oberwerth	73
16	Wohnbebauung auf der Karthause	76
17	Emser-Straße in Pfaffendorf	78
18	Blick von Oberwerth auf Horchheim	79
19	Blick vom linken Rheinufer auf die Festung Ehrenbreitstein	79
20	Trierer-Straße in Metternich	80
21	Wohnbebauung in Wallersheim	83
22	Walzwerk der Kaiser Aluminium G.m.b.H. im neuen Industriegelände Wallersheim	105
23	Blick von der Karthause auf Koblenz	108
24	Die Koblenzer Rheinfront	108

1	Ausschnitt aus einer Karte der Mitteldeutschen Gebirgsschwelle	1
2	Terrassenbildung im Koblenzer Raum	5a
3	Skizze der Funde aus frühgeschichtlicher Zeit und der keltischen, römischen und fränkischen Ortsgründungen im Koblenzer Raum	7a
4	Der Verlauf der römischen Stadtmauer	11
5	Die mittelalterliche Stadtbefestigung	15
6	Die Belagerung der Stadt Koblenz durch die Schweden im Jahre 1632. Nach einem Kupferstich von Merian	19
7	Der Verlauf der preußischen Stadtbefestigung	24
8	Stadterweiterung nach 1890	32
9	Zerstörungsbilanz 1945	39
10	Bevölkerungsentwicklung der Stadt Koblenz	45
11	Ausschnitt aus dem Übersichtsplan 1:6.250	46a
12	Künftiges Altstadtpanorama vom Rhein her gesehen	52
13	Innenstadt vor der Zerstörung - Innenstadt nach der Neuordnung	53a
14	Schaubild vom neuen Zentralplatz	55
15	Flächennutzungsplan der Koblenzer Innenstadt	56a
16	Neues Castorviertel	67
17	Der Anteil der einzelnen Wirtschaftszweige	87
18	Isochronen- und Frequenzkarte	121
19	Regierungsbezirk Koblenz	127
20	Einzugsbereich des Kaufhofes Koblenz	132
21	Ergänzungsgebiet des Milchhofes Koblenz	135
22	Pendelwanderung nach Koblenz	143
23	Einzugsbereich der Koblenzer Fachärzte	145
24	Einzugsbereich der Koblenzer Gymnasien	149
25	Stadtplan von Koblenz 1: 16500	153
26	Stadt Koblenz - Vereinfachter Flächennutzungsplan 1: 33.000	154

V o r w o r t

Die vorliegende Stadtgeographie von Koblenz entstand in den Jahren 1963 und 1964 auf Anregung meines verehrten Lehrers, Herrn Professor B a r t z , dem ich für seine Anteilnahme herzlich danken möchte.

Da in dieser Arbeit das Hauptgewicht auf der wirtschaftlichen Entwicklung und der gegenwärtigen Struktur der Stadt liegt, war ich sehr auf das Entgegenkommen der städtischen Behörden und privater Unternehmen angewiesen, die mir größtenteils sehr bereitwillig Auskünfte erteilten und Unterlagen zur Verfügung stellten. Ihnen möchte ich an dieser Stelle für ihre wertvolle Unterstützung meinen aufrichtigen Dank aussprechen.

Insbesondere danke ich dem Oberbürgermeister der Stadt Koblenz, Herrn Macke, dem Präsidenten des Statistischen Landesamtes von Rheinland-Pfalz in Bad Ems, Herrn Dr. Nellesen, dem Direktor der Städtischen Hafen- und Bahnverwaltung Koblenz, Herrn Dr. Kirschke und Herrn Wenzel vom städtischen Bauamt Koblenz.

A. Geographische, geomorphologische und historische Grundlagen.

I. Die geographische Lage.

Mitten im Rheinischen Schiefergebirge, am Schnittpunkt von Hunsrück, Eifel, Westerwald und Taunus, auf der breit ausgebildeten Niederterrasse des Mündungsdreiecks von Rhein und Mosel liegt die Stadt Koblenz.

Abb. 1



Ausschnitt aus einer Karte der Mitteldeutschen Gebirgsschwelle, Westhälfte. In: Atlas zur Erdkunde, bearb. v. H. Lautensach, 4. Auflage 1958.

Die begünstigte Lage am Schnittpunkt der großen Wasserstraßen und an der großen Verkehrsstraße von Norden nach Süden bedingte, daß sich hier seit der Gründung des Römerkastells Confluentes eine bedeutende Siedlung entwickelte, die alle Zeiten hindurch bis heute im Wechselspiel der Geschichte stand. Das römische Kastell wurde im 5. Jhdt. fränkische Königspfalz und gehörte dann während der Auseinandersetzungen um das lotharingische Erbe bald zu Frankreich und bald zu Deutschland. Im 11. Jhdt. gelangte Koblenz unter die Herrschaft der Trierer Erzbischöfe, unter der es bis Ende des 18. Jhdts blieb. In dieser Zeit entwickelte es sich von einer mittelalterlichen Festungsstadt zur glanzvollen Hof- und Residenzstadt. Zu Beginn des 19. Jhdts sank die Stadt am Deutschen Eck für 20 Jahre zur kleinen französischen Präfekturstadt herab um dann nach dem Wiener Kongreß zum preußischen Verwaltungszentrum und zur großen militärischen Festung aufzusteigen.

Besonders starke Rückfälle erhielt die nach der Schließung der preußischen Festungsmauern wirtschaftlich aufgeblühte Stadt durch den zweiten Weltkrieg, dessen Schäden noch immer nicht völlig beseitigt sind.

Heute ist Koblenz im Begriff, mit über 100.000 Einwohnern in städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht zur modernen Stadt heranzuwachsen, die auf Grund der guten verkehrsmäßigen Erschließung und des Fehlens größerer Städte im weiteren Umkreis ein zentraler Ort von einiger Bedeutung für die meist ländliche Bevölkerung der Umgebung ist.

Die Innenstadt von Koblenz wird im Norden von der Mosel und im Osten vom Rhein begrenzt. Im Süden erstreckt sie sich bis zur Höhe der Pfaffendorfer Brücke und im Westen verläuft ihre Begrenzungslinie in Fortsetzung der Neuen Moselbrücke.

Nach Süden schließt sich in einem spitzen Winkel zwischen dem Steilabfall der Hauptterrasse im Westen und dem Rhein im Osten die Südstadt an, der

durch die Rheinlache abgetrennt, im Osten das Wohngebiet der Insel Oberwerth vorgelagert ist. Westlich der Südstadt auf der Höhe der Hauptterrasse des Rheins liegt die neue Wohnsiedlung Kart-hause und nördlich anschließend bis zur Mosel wiederum auf der Niederterrasse die Westliche Vor - stadt, die sich in die Siedlungsgebiete Rauental und Goldgrube gliedert.

Die Flußufer und -terrassen, die nicht zum engeren Stadtgebiet selbst gehören, werden von Vororten ein-genommen. Dazu gehören rechtsrheinisch von Norden nach Süden Niederberg und Neudorf, Ehrenbreitstein, Asterstein, Pfaffendorf und Horchheim und am linken Ufer rheinabwärts Neuendorf und Wallersheim.

Gegenüber der Innenstadt liegt am linken Moselufer der älteste und größte Vorort Lützel, moselaufwärts am linken Ufer Metternich und am rechten Ufer Mosel-weiß. (Verg. Abb. 29)

II. Der natürliche Rahmen

Die Landschaft, die die am Zusammenfluß von Rhein, Mosel und Lahn gelegene Stadt Koblenz umgibt, wird von dem Bergland der vier Großlandschaften des Rheinischen Schiefergebirges, Hunsrück, Eifel, Westerwald und Taunus, von den darin eingeschnittenen Tälern der Flüsse und von dem Senkungsfeld des Neuwieder Beckens gebildet.

Der Rhein fließt in Süd-Nord-Richtung östlich an Koblenz vorbei und die Mosel oberhalb von Lay parallel dazu entlang des ganzen Stadtgebietes. Sie biegt erst bei Koblenz-Rauental nach Osten um und bildet die nördliche Begrenzung der Stadt. Die Lahn mündet von Osten kommend bei Niederlahnstein in den Rhein, Sie gestaltet am wenigsten die nächste Umgebung von Koblenz, erlangt aber für die verkehrsgeographische Lage der Stadt Bedeutung.

Vor der Untersuchung der Terrassenbildung der Flüsse sei ein kurzer geologischer Aufriß des zu behandelnden Gebietes gegeben:

Während im ganzen Rheinischen Schiefergebirge die Ablagerungen des Präkambriums¹⁴ fehlen, findet man im engeren Koblenzer Raum auch keine Schichten des Kambriums und des Silurs. Die ältesten Schichten stammen hier aus dem Unterdevon. Im Karbon wurden die unterdevonischen Schichten des Rheinischen Schiefergebirges von SO - NW gefaltet. Die Umgebung von Koblenz gehört hingegen zu einem abweichend von NW - SO gefalteten 15 - 20 km breiten Geländestreifen (Mosellanische Faltung) (166, S.17).

Während des Mesozoikums wurde das Rheinische Schiefergebirge bis zu seinem unterdevonischen Sockel zu einer Fastebene (Peneplain) abgetragen.

Im Jungtertiär wurde dann von den Urflüssen die einheitliche Oberfläche des Berglandes gebildet, die zwischen 260 und 300 m liegt. Aus ihr ragen nur die aus Koblenzquarzit bestehenden Höhen her-

heraus, so z.B. im südlich von Koblenz zwischen Rhein und Mosel gelegenen Stadtwald der Kühkopf (382 m), die Augusta-Höhe (329 m), der Layerkopf (312 m), der Hasenberg (272 m) und der Dommel- oder Tummelberg (222 m). Nördlich der Mosel besteht der Gipfel der Rübenacher Höhe (285 m) aus Koblenz-quarzit, rechtrheinisch der Mehrsberg (320 m) und die Horchheimer Höhe (360 m), der Geyerkopf (323 m) und die Pfaffendorfer Höhe (326 m).

Durch lebhafte tektonische Bewegung im Jungtertiär wurde neben dem Limburger Becken und der Kölner Tieflandsbucht auch das Neuwieder Becken eingesenkt, d.h. es ist bei der allgemeinen Aufwärtsbewegung des Rheinischen Schiefergebirges zurückgeblieben. Diese Beckenlandschaft bestimmt das Bild der Koblenzer Umgebung im Norden, während südlich der Mosel und östlich des Rheins das Bergland vorherrscht.

Mit dem Diluvium setzte dann die Terrassenbildung der Flüsse ein, die fast den ganzen engeren Koblenzer Raum gestaltet, und auf denen wie fast alle Siedlungen an Rhein und Mosel auch die Stadt Koblenz liegt. (Abb. 2)

Das eigentliche Stadtgebiet (Innenstadt, Westliche und Südliche Vorstadt (mit Oberwerth) erstreckt sich auf der etwa 8 m über dem durchschnittlichen Wasserstand des Rheins gelegenen Niederterrasse (Jungdiluvialzeit), vor der sich die schmale Alluvialterrasse (Alluvialzeit) etwa vier Meter tiefer an den Flußufern entlangzieht. Auf letzterer wurde an der Koblenzer Rheinfront die 4 km lange Kaiserin-Augusta-Anlage angelegt.

Zur Zeit der Aufschüttung der Alluvialterrasse bildete die Mosel den Arm nördlich von Moselweiß, der das Siedlungsgebiet Rauental durchläuft, und heute mit jungalluvialem Hochflutlehm ausgeschildet ist.

Die rechtsrheinischen Vororte Horchheim und Pfaffendorf ziehen sich auf den schmalen Mittelterrassen hin (älteres und jüngerer Mitteldiluvium), die

Abb.2 TERRASSEN-BILDUNG IM KOBLENZER RAUM
nach C.Mordziol (138)



- 1 Hauptterrasse
- 2 Obere Mittelterrasse
- 3 Mittlere Mittelterrasse
- 4 Untere Mittelterrasse

- 5 Niederterrasse
- 6 Rheinrinne auf der Niederterrasse
- 7 Alluviale Stromrinne

Maßstab 1:250 000

1 km

da die Niederterrasse meistens fehlt, in einem Steilhang unmittelbar an den Rhein herantreten. Die neueren östlichen Ortsteile von Pfaffendorf, der neu entstandene Vortort Asterstein und die Festung Ehrenbreitstein befinden sich auf der 120-140 m über dem Rhein gelegenen Hauptterrasse (Älteres Diluvium), die von allen Terrassen die größte Flächenausdehnung im Koblenzer Raum aufweist. Der Ort Ehrenbreitstein liegt auf dem Schuttkegel des Mühlenbaches und Neudorf und Niederberg am Hang der Hauptterrasse.

Die linksrheinischen Vororte Wallersheim, Neuendorf und Lützel liegen auf der Alluvial- und Niederterrasse. Lützel zieht sich im Westen noch auf die untere Mittelterrasse hinauf, die von hier aus bis nach Metternich in einem 16 Meter hohen Steilhang unmittelbar an die Mosel herantritt. Der Vorort Moselweiß, westlich von Koblenz, liegt wiederum auf der Niederterrasse und die neue Wohnsiedlung Karthause auf der Hauptterrasse, und zwar wie die Ehrenbreitstein und die Siedlung Asterstein auf der etwas tiefer gelegenen Ehrenbreitsteiner Stufe. An wirtschaftlich wertvollen Ablagerungen sind aus der Diluvialzeit der Löß und der Bimssand zu nennen, die fast die ganze weitere Umgebung von Koblenz bedecken. Während der Löß in der Zeit zwischen der Bildung der Unteren Mittelterrasse und der Niederterrasse abgelagert sein muß, da die Niederterrasse nicht mehr mit primärem Löß, sondern nur noch mit Schwemmlöß bedeckt ist, fand die Ausschüttung des Bimssandes erst Ende der Niederterrassenbildung statt. Die mächtigen Bimsmassen des Neuwieder Beckens und des Westerwaldes, die auch im Stadtgebiet auf der Karthause und im Stadtwald große Flächen bis zu vier Meter mächtig bedecken, entstammen dem Krater des Laacher Sees, der bei seinem Ausbruch ein Gebiet von etwa 2200 qkm zwischen Mayen und Marburg mit einer Bimsdecke überzog. (vgl. 149).

III. Die geschichtliche Entwicklung.

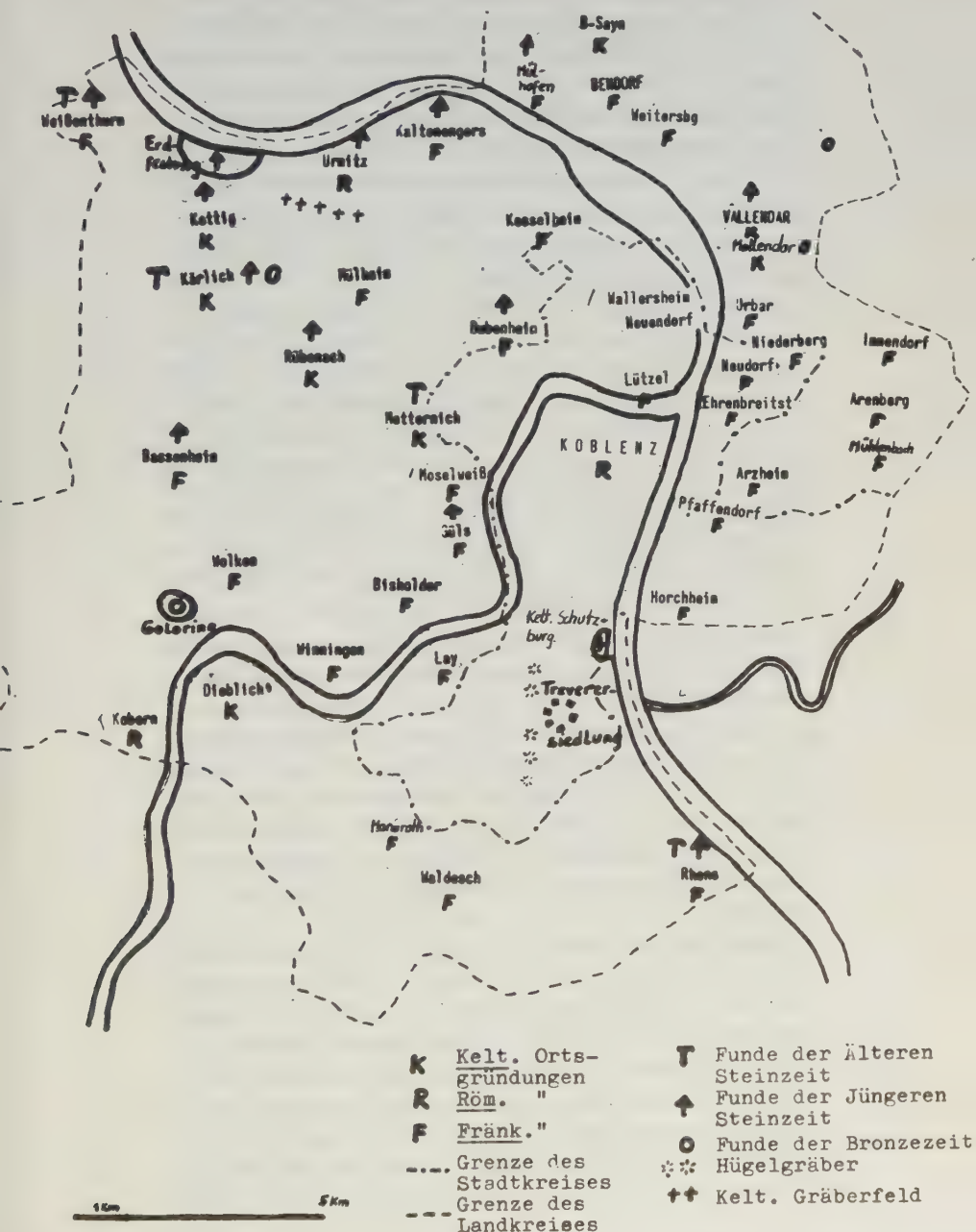
1. Vor- und frühgeschichtliche Besiedlung im Koblenzer Raum.

Die heute dicht besiedelte Umgebung von Koblenz und darunter besonders das Neuwieder Becken war wie das ganze Rheintal, das eine wichtige Völkerstraße von Norden nach Süden bildete, seit der älteren Steinzeit ein bevorzugtes Siedlungsgebiet. Während über die geschichtliche Entwicklung der Stadt Koblenz kaum noch Unklarheiten herrschen, was eine Reihe von ausführlichen Darstellungen zeigen (99, 116, 131, 147, 155, 174 u.a.), unter denen besonders das erst 1963 erschienene Werk von Fritz Michel (147) genannt werden muß, das sich sehr ausführlich an Hand von reichem Quellmaterial mit der Geschichte der Stadt Koblenz im Mittelalter befaßt, sind die Kenntnisse von den frühesten Bewohnern des Koblenzer Raumes sehr lückenhaft und beruhen hauptsächlich auf allerdings recht zahlreichen Werkzeug- und Skelettfunden. (siehe Abb. 3).

Die frühesten Funde im Koblenzer Raum werden der älteren Steinzeit zugesprochen. Hierbei handelt es sich um Werkzeug- und Skelettfunde, die an den lößbedeckten Abhängen bei Metternich, Kärlich, Rhens gemacht wurden. Sie bezeugen, daß bereits vor Ausbruch des Laacher See Kraters die Ebene des Neuwieder Beckens und die daran angrenzenden Gebiete von Jägern und Fischern bewohnt waren. Die frühesten Bewohner wurden, wie auch die Skelettfunde unter der Bimsdecke bei Weißenthurm und Andernach zeigen, vom Kraterausbruch überrascht.

Die erneute Besiedlung des Neuwieder Beckens durch westeuropäische Völkergruppen beweisen die jungsteinzeitlichen Funde auf der Niederterrasse bei Kaltenengers, Urmitz und Weißenthurm, sowie bei Kettig, Kärlich, Bassenheim, Rübenach und Bubenheim und rechtsrheinisch bei Bendorf, Mülhofen und Vallendar. Besonders erwähnenswert ist inmitten des

Abb. 3 Skizze des Funde aus vorgeschichtlicher Zeit und der keltischen, römischen und fränkischen Ortsgründungen im Koblenzer Raum.



Neuwieder Beckens eine Schutzfestung der Michelsberger Kultur. Dieses gewaltige Erdwerk, das eine Länge von 1275 m hat und sich in 600 - 800 m Breite über eine Fläche von 100 Hektar erstreckt, liegt zwischen Urmitz und Weißenthurm am linken Rheinufer. Eine ähnliche Schutzanlage wurde auch bei Mayen und Wiesbaden-Schierstein ausgegraben.

Für eine Besiedlung in der Bronzezeit zeugen nur wenige Funde in der Gemarkung Kärlich, bei Mallendar und im Vallendarer Wald.

Ausgedehnte Hügelgräberfelder aus der Hallstattzeit entlang des Höhenweges von Koblenz über Basenheim, Kaisersesch nach Wittlich und im Koblenzer Stadtwald entlang der Hunsrückhöhenstraße zeigen, daß die Besiedlung aus dem Neuwieder Becken allmählich auf die Gebirgslandschaften übergreift.

Eines der bedeutensten vorgeschichtlichen Denkmäler im Koblenzer Gebiet ist der Goloring im Koberner Wald, ein Heiligtum, das aus einem großen Ringgraben von 200 m Durchmesser besteht.

Als Fund einer bereits keltischen Besiedlung in der Latènezeit wird ein großes Gräberfeld in den Fluren von Kärlich, und Kettig, entlang der Köln-Mainzer Landstraße eingeordnet. Von diesem Gebiet aus sollen die Kelten das rechte Rheinufer besiedelt haben. Aloys Schmidt (1955) spricht auf Grund der Ortsnamenforschung die Orte Dieblich, Kärlich, Kettig, Metternich und Rübenach der keltischen Periode zu und mit einiger Gewißheit auch Mallendar, Sayn und Vallendar.

Im Kampf zwischen Kelten und Germanen wurden die Kelten schließlich wieder über den Rhein zurückgedrängt und in der Spätlatènezeit waren die Germanen bereits das herrschende Volk. Zeuge der germanischen Landnahme ist eine große Zufluchtsburg auf dem Dommelberg. Die Bevölkerung bildete jedoch ein keltisch-germanisches Mischvolk, die Treverer. Eine offene Treverersiedlung im Gebiet des heutigen

Stadtwaldes, rings um den Kühkopf, durch die die vom Hunsrück kommende alte Völkerstraße läuft, wurde bis in spätrömische Zeit bewohnt und weiter ausgebaut.

In dieser Zeit muß im Koblenzer Raum ein bedeutendes Kulturzentrum bestanden haben, mit regem Handel und Verkehr zwischen Kelten und Germanen.

Zur Ergänzung der frühgeschichtlichen Besiedlung seien noch die römischen und fränkischen Neugründungen genannt. Hierbei werden die von A.Schmidt (155) in Anlehnung an W.Arnold (2) getroffenen Ergebnisse übernommen.

Während in der Umgebung von Koblenz neben der Stadt selbst nur Kobern an der Mosel und Urmitz am Rhein als römische Gründungen angesehen werden, gehört ein sehr großer Teil der heute bestehenden Ortschaften der fränkischen Siedlungsperiode (400-800) an. Als älteste fränkische Ortsgründungen werden Güls, Rhens und Kaltenengers angesehen. Zeitlich später erst folgen die -heim Orte Bassenheim, Bubenheim, Horchheim, Kesselheim, Mülheim und Mülheim im Tal (=Ehrenbreitstein). Die Entstehung der Orte auf -dorf, -bach, -berg und -hofen fällt in eine wieder etwas jüngere fränkische Siedlungsperiode. Hierher gehören die Orte Bendorf, Immen - dorf, Pfaffendorf, Neudorf, Mülenbach, Arenbach, Niederberg, Weitersburg und Mülhofen.

Die Orte Lay, Urbar, Waldesch, Bisholder und Wolken können zeitlich nicht genau eingeordnet werden, werden aber auch der fränkischen Zeit zugeschrieben. Ebenfalls werden Lützelkoblenz und Moselweiß bereits Anfang des 9.Jhdts als Koblenzer Allmendegemeinden genannt (147, S.4).

Mit der fränkischen Siedlungsperiode war die Besiedlung des Koblenzer Raumes weitgehend abgeschlossen. In der folgenden Ausbauperiode wurden in diesem bereits sehr dicht besiedelten Gebiet nur noch einige wenige Orte gegründet, so in der Rodungsperiode die Siedlung Mariaroth und einige Einzelhöfe und Mühlen und um 1200 die Ortschaften Weitersburg und Neuen - dorf.

2. Entstehung und Entwicklung des Stadtkörpers.

a. Vom römischen Kastell bis zur fränkischen Königspfalz.

Einige kleinere Funde, die sich heute im städtischen Museum von Koblenz befinden, weisen auch auf eine frühe Besiedlung des engeren Koblenzer Stadtgebietes hin, doch war die Landzunge zwischen Rhein und Mosel, das Gebiet der heutigen Altstadt, noch unbewohnt. Nur rein militärische Gründe ließen es hier auf der im Überflutungsgebiet gelegenen Niederterrasse zu einer Ansiedlung kommen.

Der Rhein wurde Ende des 1. Jhdts v. Chr. zur Kampflinie zwischen Römern und Germanen. In den Jahren 11 bis 9 v. Chr. wurde die linke Rheinseite unter Drusus von Basel bis Holland mit 50 Kastellen befestigt. Bis vor kurzem wurde angenommen, daß sich unter diesen Schutzanlagen auch das zwischen Mainz und Köln gelegene Kastell Confluentes (so genannt nach seiner Lage am Zusammenfluß von Rhein und Mosel) befunden hätte. Neuere Forschungen (142, 143) sprechen dagegen mehr für eine spätere Entstehung unter Tiberius, also in der Zeit von 14 - 37 n. Chr.

Die militärischen Aufgaben von Confluentes traten vorübergehend in den Hintergrund, als nach dem Ausbau des Limes (81-86 n. Chr.) die Verteidigungsstellung östlich des Rheins zu liegen kam.

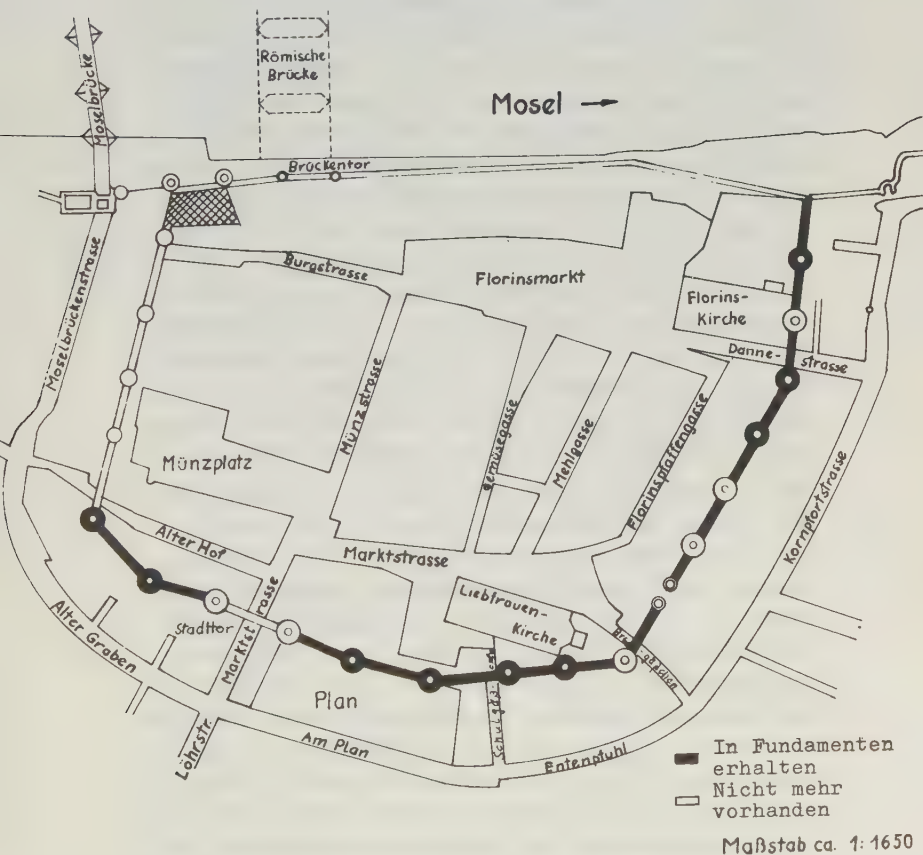
Als ein wichtiger Handels- und Verkehrsort, in dem sich bald eine massive Bebauung am Moselufer bis zum Rhein hinzog, behielt es aber weiterhin seine Bedeutung.

Im Kampf mit den Franken (259/260) mußten die Römer die rechtsrheinischen Gebiete aufgeben. Koblenz wurde teilweise zerstört, nahm aber dann seine wichtige Stellung als Verteidigungsort an der Rheingrenze wieder ein. Unter Kaiser Probus (276 - 282) erhielt es eine 3 m dicke Mauer, die in einem ungleichmäßigen Rechteck mit abgerundeten Ecken ein

etwa 5,6 ha großes Gebiet umschlossen und deren Landseiten mit 19 Wachtürmen und einem Tor versehen waren. An der etwa 270 m langen Moselfront konnten jedoch nur vier Türme in der Nähe der Alten Burg festgestellt werden. (siehe Abb. 4).

Abb. 4

VERLAUF DER RÖMISCHEN STADTMAUER



Dort wo die Festung nicht wie im Norden durch die Mosel geschützt war, wurde die Mauer außerdem von einem halbkreisförmigen breiten Graben umgeben,

dessen Verlauf im heutigen Straßenbild noch klar an den Straßen Altengraben, Plan, Entenpfuhl und Kornfortstraße zu erkennen ist. Reste der Türme befinden sich unter dem Chor von St. Florian, in den Türmen des Pfarrhauses an der Liebfrauenkirche und unter der Michaeliskapelle.

Die gesamte Römersiedlung, die heutige Altstadt liegt auf einem bereits zur Römerzeit durch den Trümmerschutt mehrfacher Zerstörungen bis zu 5 Metern erhöhten Gebiet der Niederterrasse.

In dem am Übergang über die Flüsse Rhein und Mosel gelegenen Confluentes liefen viele wichtige Straßen aus Belgien, Gallien, Köln, Trier und Mainz zusammen. Der Hauptverkehrsweg war die Straße von Köln nach Mainz, die von Mainz aus an der Karthause vorbei auf der heutigen Römerstraße verlief und dann im Zuge der Lührstraße geradlinig auf Confluentes zustrebte. Etwas unterhalb der Balduinbrücke überschritt er auf einer Pfahlbrücke, die bis ins 5. Jhdt. erhalten blieb, die Mosel. An der Karthause mündete in die nord-südliche Römerstraße eine weitere wichtige Straße, die die Verbindung von Trier aus herstellte und in der Koblenzer Umgebung an Waldesch vorbei und durch den Stadtwald verlief.

Daß im Zuge der großen militärischen Bewegungen und des starken Handelsverkehrs hier im Koblenzer Gebiet schon früh feste Flußübergänge entstanden, scheint nicht weiter verwunderlich. Bereits Caesar hatte bei seinen beiden Rheinübergängen bei Urmitz und Weißenthurm 55 und 53 v. Chr. feste Holzbrücken errichten lassen, die aber bei seinem Rückzug wieder abgerissen wurden. Um 100 n. Chr. wurde fast an der Stelle der im 19. Jhdt. erbauten Schiffsbrücke eine auf Holzpfählen ruhende Rheinbrücke errichtet, die im 3. Jhdt. bei den Frankeneinfällen wieder zerstört wurde. Die schon genannte Moselbrücke entstand um 300 n. Chr. unterhalb der heutigen Balduinbrücke und wurde Anfang des 5. Jhdts, als die Römer endgültig den Franken weichen mußten, eben-

falls zerstört. Von da an blieb die Stadt Koblenz bis ins 14. Jhdt. ohne einen festen Flußübergang.

Als die Franken 402 das Gebiet von Koblenz einnahmen, war die römische Festungsstadt völlig zerstört. Unter fränkischer Herrschaft wurde sie jedoch innerhalb ihres Festungsringes neu errichtet und auf den Fundamenten der römischen Stadtmauer erneut befestigt. In Kriegzeiten bot sie der Bevölkerung des Rheintales bis Bingen und der unteren Mosel bis Cochem Schutz. Das ehemalige Kastell war fränkische Königspfalz geworden, in der die merowingischen und später die karolingischen Könige gerne weilten. 807 hielt Karl der Große hier Gerichtstag und 860 schlossen Ludwig der Deutsche, Karl der Kahle und Lothar II. in der Koblenzer Stiftkirche St.Castor ihren Teilungsvertrag. Diese älteste noch bestehende Kirche war 836 von Erzbischof Hetti als zentral gelegenes Gotteshaus für die Stadt Koblenz und die Ortschaften Moselweiß, und Lützelkoblenz, Ehrenbreitstein und Niederberg am Rheinufer nahe der Moselmündung, also bereits außerhalb der damaligen Stadtmauer erbaut worden.

Im Vertrag von Verdun kam Koblenz an Lothringen und gehörte mit ihm nun bald zu Frankreich, bald zu Deutschland, bis es 925 endgültig als Königsdomäne, d.h. als reichsunmittelbare Stadt, an Deutschland überging.

b. Geschichte und Entwicklung der Stadt im Mittelalter.

Im Jahre 1018 schenkte König Heinrich II. den Königshof und die Stadt Koblenz mit Zoll und Münze und den ausgedehnten Grundbesitzen des Stadtgebietes sowie Moselweiß, Lützelkoblenz und Kapellen, die Burg Ehrenbreitstein und eine Abtei im Trechirgau (wahrscheinlich das spätere Florinstift) dem Erzbischof Poppo von Trier. Durch diese Schenkung

verlor die Stadt zwar ihre Unabhängigkeit, gelangte aber durch die Förderung der Trierer Landesherren in den folgenden 500 Jahren zu wirtschaftlicher und kultureller Blüte. Sehr bald schon wuchs die Siedlung über ihren engen Mauerring hinaus und nahm im 13. Jhdt. bereits ein Vielfaches des alten Stadtbereiches ein, der jedoch immer noch das Zentrum des städtischen Lebens blieb. Da der 400 m breite Gebietsstreifen, der vor der Stadtmauer lag, die sogenannte "Leere", nicht bebaut werden durfte, bot sich als erstes neues Baugelände die von der Stadt nach Osten zur am Rhein gelegenen St.Castorkirche führende Castorgasse an und das südlich daran anschließende Firmungsgelände. Dorthin rief der Trierer Erzbischof Diether die Deutschen Ordensritter und schenkte ihnen einen Teil des zum St.Castor Stift gehörenden Geländes. So entstand 1214 in Koblenz die erste Niederlassung des Deutschen Ordens am Rhein, nach der seit dieser Zeit das Gebiet am Zusammenfluß von Rhein und Mosel den Namen "Deutsches Eck" trägt. In den folgenden Jahren entstanden hier ein Hof der Zisterzienserabtei Altenberg (1248) eine Niederlassung der Franziskaner und die Franziskanerkirche (1257), der Hof der Zisterzienserabtei Himmerod, der Hof der Trierer Bediktinerabtei St.Mathias, wichtige Stiftshöfe wie der Probsteihof und die alte Dechaney und Wohnhäuser der Stiftsherren und Vikare des Stifts. An der Außenseite des Stadtgrabens im Süden und Westen erbauten sich wohlhabende Koblenzer Bürger Höfe mit Stallungen und Gärten. Hieraus entstand nach Süden die Bebauung der Görgenstraße und die der alten Heer- und Handelsstraße, der Löhrstraße. Nach Westen in Richtung Moselweiß wurde die Moselweißerstraße bebaut. Alle genannten kirchlichen und bürgerlichen Bauten waren, da sie außerhalb der Mauer lagen, ungeschützt und minderten den Wert der Stadtbefestigung. Dies hatten sich bereits die Truppen Ottos des Welfen zu Nutze gemacht und die Stadt nach der Schlacht mit Phillip dem Schwaben im wasserarmen

Moselbett bei Koblenz ausgeplündert. Mit dem Bau der so dringend erforderlichen neuen Stadtbefestigung wurde auch bereits um 1250 begonnen. Doch Baugeldknappheit und Streitigkeiten mit dem Landesherrn trugen dazu bei, daß der Mauerbau in verschiedenen Bauabschnitten vor sich ging und erst Anfang des 14. Jhdts. endgültig beendet war.

Abb.5

DIE MITTELALTERLICHE STADTBEFESTIGUNG



Diese bis ins 17. Jhd. bestehende Stadtbefestigung (siehe Abb.5) begann an der Mosel etwas oberhalb der alten Burg und zog sich dicht am Ufer bis zur Moselmündung hin und von dort am Rheinufer entlang bis zum heutigen Regierungsgebäude. Von dort aus verlief sie in Richtung Schanzenpforte bis zu heutigen Casinostraße und von dort aus etwa in 200 m

Entfernung parallel zur alten Stadtumwallung zur Mosel. Die Landseite war durch 14 Halbtürme und 2 Rundtürme (Ochsenturm an der Mosel und 3. Turm westlich des Rheins) geschützt. Nach ihr hin öffneten sich 4 Tore, nach Westen die Weißerpforte und nach Süden das Löhrtor, die Görgenpforte und die Schuhschloßpforte. Die Verbindung zum Rhein stellten das Rheintor und die Mathiaspforte her, wovon letztere bis 1368 als Zollturm diente. Zur Mosel zu lagen zahlreiche kleinere Tore, unter ihnen die Lindentorpforte, an der bis 1616 der Moselzoll erhoben wurde.

Wie bereits erwähnt, entstanden während des Mauerbaues ernsthafte Streitigkeiten zwischen den immer mehr auf Selbständigkeit bedachten Bürgern und dem Erzbischof Heinrich II., der einen ständigen Druck auf die Stadt ausübte. Er fühlte sich durch den Mauerbau in seiner Macht eingeschränkt und verlangte, als Gegenmaßnahme gegen die Stadtbefestigung, von der Bürgerschaft die Errichtung einer Zwingburg, die in Erweiterung der alten Burg an der Moselbrücke erbaut wurde und von 16 - 20 m breiten Gräben umgeben war. Vom östlichen Burggraben bis zur Judengasse erstreckte sich ein großer Garten, das Paradies, nach dem heute noch eine kleine Straße genannt ist.

Der mittelalterliche Mauerbau hatte vorausschauend noch viel unbebautes Gelände mit eingeschlossen, auf dem sich die Stadt bis ins 17. Jhd. erweitern konnte, ohne den Mauerring zu sprengen.

Wie das ganze Rheinland, wurde auch die Stadt Koblenz immer wieder von Kriegen, kleinen Fehden und Feuersbrünsten in ihrer Entwicklung gehemmt. Er erwähnt sei nur die Schlacht Ottos des Welfen gegen Phillip den Schwaben im Moselbett bei Koblenz (1190), bei der die Kriegstruppen in die Stadt eindrangen und sie ausplünderten, oder die große Feuersbrunst von 1245, der ein großer Teil der Gebäude zum

Opfer fiel. 1397 wurde die Stadt abermals bei einem Überfall der Ritter von Ehrenburg stark beschädigt, und in den Kämpfen zwischen Ulrich von Manderscheid und Raban von Helmstadt (1434) erlitt nicht nur Koblenz starke Schäden, sondern es wurde auch Lützelkoblenz, ein damals recht ansehnlicher kleiner Ort am linken Moselufer, der aus etwa 70 Häusern bestand, zerstört. Trotz aller Rückschläge konnte sich die Stadt Koblenz über die benachbarten Städte hinausheben und im Mittelalter zum einzigen größeren Ort des Rheinischen Schiefergebirges werden, gelangte jedoch, trotz seiner strategisch guten Lage an dem großen nordsüdlichen Handelsweg, zu keiner so großen Blüte wie die grossen Handelsstädte Frankfurt, Mainz, Köln oder Aachen. Diese hatten als freie Reichsstädte wesentlich bessere Möglichkeiten und lagen zudem an den großen mitteleuropäischen Verkehrswegen von Westen nach Osten, die aber sowohl das Rheinische Schiefergebirge als auch die schlecht schiffbaren Wasserwege der Mosel und der Lahn mieden. So blieb das Einflußgebiet von Koblenz hauptsächlich auf seine nähere Umgebung, d.h. auf das Rheinische Schiefergebirge beschränkt.

Zum Wochenmarkt kamen zahlreiche Verkäufer und Käufer der ländlichen Umgebung, während bei den grossen Jahrmärkten auch besonders niederländische Kaufleute ihre Waren anboten, die aus Fischen, Salz, Tuchen und Kohlen bestanden.

Koblenz besaß das Stapelrecht nicht nur für sich, sondern auch für große Gebiete des Mosel-Rhein-Lahngebietes zwischen Bingen, Bonn, Wetzlar und Wittlich. Im 14. Jhdt. waren der Stadt von Kurfürst Balduin von Lützelburg große Zollfreiheiten auf Rhein und Mosel und das Münzrecht bewilligt worden. Unter diesem mächtigen Kurfürsten entstanden auch zahlreiche Klöster, Kirchen und Bürgerhäuser. Von größter Bedeutung war jedoch der von ihm 1343 eingeleitete Bau der steinernen Moselbrücke, die mit

320 m Gesamtlänge, 13 Pfeilern und 14 Bogen westlich der Alten Burg über die Mosel nach Lützelkoblentz führt. Über 500 Jahre bewältigte sie allein den Verkehr zwischen Köln und Mainz und ist noch heute neben der Neuen Moselbrücke in ihrer alten Form erhalten; nur die Tore und die reichen Verzierungen fehlen.

Während Trier, als Sitz des Domkapitels, sich immer mehr zur Bischofsstadt entwickelte, wurde Koblenz mit der Ehrenbreitstein eine der stärksten Festungen am Rhein und hauptsächliche Residenz der Kurfürsten und Erzbischöfe von Trier.

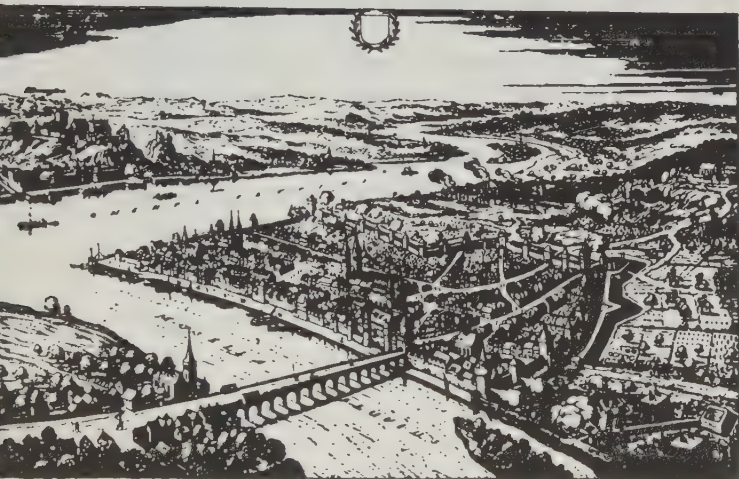
Besonders die mit Koblenz in enger Beziehung stehende Ehrenbreitstein, die Schutzfestung des rechtsrheinischen Teils des Kurfürstentums, war schon früh ein bevorzugter Aufenthaltsort und Hoflager der Trierer Erzbischöfe. Im 12. Jhdt. wurden hier bereits die ersten erzbischöflichen Häuser hinzugebaut und befestigt und auf dem nach Süden vorge-lagerten Fels eine zweite Burg errichtet. Im 14. Jhdt. erfolgte der Bau weiterer Gebäude zur Unterbringung des Gefolges und der Kanzlei und stärkerer Befestigungsanlagen. Am Fuße des Burgfelsens entstand, dicht am Rheinufer liegend, die Talsiedlung Ehrenbreitstein, in der sich Kurfürst Phillip - Christoph von Soetern zu Beginn des 17. Jhdts. von Balthasar Neumann ein prunkvolles Residenzschloß, die Phillipsburg, errichten ließ. Dort residierten die Trierer Kurfürsten bis zum Ende des 18. Jhdts.

c. Vom Dreißigjährigen Krieg bis zum Wiener Kongreß.

Der Dreißigjährige Krieg, der im Rheinland eine Reihe von schnell aufeinanderfolgenden Feldzügen einleitete, unterbrach jäh den Aufschwung der Stadt Koblenz. 1632 übergab Kurfürst Phillip-Christoph von Soetern das stärkste Bollwerk Kurtriers, den Ehrenbreitstein, kampflos den Franzosen, die von dort aus auch das von den Kaiserlichen besetzte Koblenz aufs stärkste bedrängten. Doch konnte die Stadt, die zu Verteidigungszwecken zusätzliche

Befestigungen auf der Karthause errichtet hatte, die Feinde noch kurze Zeit von ihren Toren fernhalten. Noch im Juli des gleichen Jahres ergab sie sich jedoch nach kurzem Kampf den Schweden.

Abb. 6



Die Belagerung der Stadt Koblenz durch die Schweden im Jahre 1632

Nach einem Kupferstich von Merian.

Als 1636 das Gebiet wieder zurückerobert wurde, war die Stadt zu 50 % zerstört und die Bevölkerung auf ein Viertel zurückgegangen. Die bürgerliche Siedlung Ehrenbreitstein oder Philippsburg, wie sie damals hieß, war völlig vernichtet. Die Festung Ehrenbreitstein wurde erst 1637 an die Kaiserlichen zurückgegeben und kam im Jahre 1650 wieder an Trier.

Um eine Wiederholung dieser schweren Kriegsschäden zu verhindern, wurden Koblenz und Ehrenbreitstein (Berg- und Talsiedlung) mit neuen bastionären Befestigungen umgeben. In Lützelkoblenz wurde ein fester Brückenkopf errichtet. Die Bewohner waren hier früher größtenteils ausgezogen und hatten etwas weiter nördlich am linken Rheinufer den Ort Neuendorf gegründet. Ehrenbreitstein wurde mit Koblenz durch eine Schiffsbrücke verbunden, die je - doch schon nach wenigen Jahren durch Eisgang zerstört wurde.

Die neue Befestigung konnte nun 1688 im 3. Reunions-Krieg Ludwigs XIV. zwar die Einnahme der Stadt verhindern, nicht aber deren Zerstörung. Bei der Beschießung durch die Franzosen gingen von 300 Häusern, meist Fachwerkbauten, etwa 240 in Flammen auf, nur das Castorviertel war weitgehend verschont geblieben. Kirchen und Klöster und die Phillipsburg in Ehrenbreitstein wurden vielfach beschädigt, und Lützelkoblenz war völlig vom Erdboden verschwunden. Nur durch starken Einsatz der Kurfürsten von Trier und Spenden aus dem In- und Ausland erstand Koblenz abermals aus den Trümmern. Es wurde damals nicht ausschließlich auf eine Wiederherstellung der zerstörten Gebäude gesehen, wie es in den ersten Jahren nach großen Kriegen häufig der Fall ist, sondern man verbreiterte die engen Altstadtstraßen und verschönte und verbesserte die Bebauung des Stadtgebietes. Heute erinnern nur noch die Häuser an den vier Türmen und wenige weitere Gebäude mit ihren typischen Giebelbauten, Erkern und Türmchen an diese große Koblenzer Bauperiode.

Als die Kurfürsten 1690 nach der Einnahme Triers durch die Franzosen Koblenz zur dauernden Residenz machten, wobei zunächst die Phillipsburg in Ehrenbreitstein bevorzugt wurde, sah man in Koblenz nichts mehr von den erlittenen Kriegsschäden. Jetzt begann für die Stadt eine hundertjährige Blütezeit, die in der Herrschaft Clemens Wenzeslaus von Sachsen

gipfelte. Dieser letzte große Kurfürst verlegte seine Residenz von der Phillipsburg nach Koblenz und ließ zu diesem Zwecke dort am Rheinufer südlich der Stadtbefestigung ein prächtiges Residenzschloß erbauen, das noch heute zu den Hauptsehenswürdigkeiten von Koblenz zählt. Den klassizistischen Bau leitete der französische Baumeister A.F.Peyre d.J. und im November 1786 konnte der Kurfürst mit Hofstaat, Beamten und Gefolgschaft in die neue Residenz einziehen.

Mit dem Schloßbau entstand im Norden und Westen des Schlosses ein neuer Stadtteil, die "Clemensstadt", die aus der Umbauung des Clemensplatzes, der Clemens- und der Schloßstraße bestand. Die Tatsache, daß die hinderliche Stadtmauer an einigen Stellen abgerissen und eingeebnet wurde, zeigt besonders deutlich, wie sehr sich der Charakter von Koblenz im 18.Jhdt. gewandelt hatte. Aus der Festungsstadt war ein Hof- und Residenzstadt geworden, in der Kunst und Wissenschaft, Handel und Verkehr aufblühten.

Ein Komödienhaus, das heutige Stadttheater wurde nach dem Vorbild des Schloßtheaters in Versailles erbaut, und namhafte Künstler, wie Balthasar Neumann, sein Schüler Johannes Seitz und der Maler Januarius Zick, wirkten im Koblenzer Raum. Von Balthasar Neumann und seinem Schüler ist in Ehrenbreitstein das Dikasterialgebäude in schloßähnlichem Stil erhalten; das von ihnen ebenfalls erbaute Schloß Schönbornslust sowie das Jagdschloß Kärlich wurden hingegen zerstört.

Mit dem wirtschaftlichen Aufstieg und dem Wohlstand wuchs auch die Zahl der Koblenzer Bürger. 1784 wurden in Koblenz rund 6.000 Einwohner gezählt. 1790 wohnten bereits rund 8.000 Personen in 1052 nummerierten Häusern.(99)

Wie seine Vorgänger förderte auch Clemens Wenzeslaus das wirtschaftliche Leben der Stadt mit allen Mitteln. 1792 befanden sich in Koblenz rund 50 Handels-

häuser, in denen besonders mit Wein, Tuchen und Holz gehandelt wurde. Ein Hüttenwerk wurde in Sayn errichtet, eine Porzellanfabrik in Vallendar, ein Stahlwerk in Ehrenbreitstein und in der Residenzstadt selbst eine Baumwoll-, Tuch-, und Strumpfweberei und je eine Nadel-, Schnallen-, Stärke- und Tabakfabrik. (99)

Dem Stadtprotokoll von 1788 bis 1789 kann man einige besondere Leistungen Wenzeslaus entnehmen, und zwar die besondere Förderung des Kohlenhandels, die Errichtung einer stattlichen Werftanlage am Rhein neben der bereits bestehenden Moselwerft, die Einteilung der Stadt in 22 Brunnenwasserschaften und die Verlegung der ersten Wasserleitung von Metternich aus dem Schloß und zum Brunnen auf dem Clemensplatz.

Nach Ausbruch der Französischen Revolution suchten so viele Emigranten in der Residenzstadt Zuflucht, unter ihnen auch die Brüder Ludwigs XVI. -, daß Koblenz die "Hauptstadt des auswärtigen Frankreichs" genannt wurde. (155). Im Mai 1792 sammelte sich das preußische Heer bei Koblenz um gegen die französische Revolutionsarmee vorzurücken. Aber bereits 1794 ging die Stadt mit dem ganzen linken Rheinufer in französischen Besitz über, in dem es 20 Jahre als kleine Präfekturstadt des "Departement de Rhin et Moselle" blieb.

1799 mußte auch die rechtsrheinische Festung Ehrenbreitstein kapitulieren und wurde 1801 mit der Philippsburg im Tal gesprengt.

In diesen beiden französischen Jahrzehnten war Koblenz zu einer Bedeutungslosigkeit herabgesunken, wie es sie wohl nie vorher oder nachher erlebt hat. Demzufolge stagnierten auch die Bevölkerungszahlen und der Städtebau. Als die Franzosen 1814 von den mit den Preußen verbündeten Russen vertrieben wurden, hatte die Stadt etwa 11.000 Einwohner und das Stadtbild war das gleiche geblieben wie zur Zeit von Clemens Wenzeslaus.

An die Zeiten der Auseinandersetzungen zwischen Franzosen und Russen erinnert die Inschrift auf dem Brunnen des Castorplatzes. 1812 ließ der damalige französische Präfekt vor dem Rußland Feldzug dort einmeißeln:

An MD CCC XII

Memorable par la campagne

contre les Russes

Sous le Præfectura de Jules Doazan

1814 setzte der russische Stadtkommandant nach dem Einmarsch in Koblenz nur den Satz dazu:

Vu et approuvé

par nous

Commandant Russe de la Ville de Coblenz

Le 1^{er} Janvier 1814

Als größte Koblenzer Persönlichkeit dieser Zeit muß Josef Görres genannt werden, der hier in Koblenz in seinem 1814 gegründeten "Rheinischen Merkur", den der Franzosenkaiser als die 5. Macht bezeichnete, leidenschaftlich für ein einiges deutsches Reich kämpfte.

d.) Die preußische Festungsstadt.

Im Wiener Kongreß kamen die Rheinlande und damit auch Koblenz an Preußen. 1816 wurde das Rheingebiet in die Provinz Jülich-Cleve-Berg mit dem Oberpräsidium in Köln und in das Großherzogtum Niederrhein mit dem Oberpräsidium in Koblenz geteilt. Bereits 1822 wurden jedoch beide Provinzen zum "Rheinischen Oberpräsidium in Koblenz" zusammengelegt, das 1830 den Namen Rheinprovinz erhielt. Damit war Koblenz zur Verwaltungshauptstadt der Rheinlande geworden mit dem Sitz des Oberpräsidiums, der Bezirksregierung, des Oberlandesgerichtes, des Medizinalkollegiums und vieler anderer öffentlicher Einrichtungen. 1816 war auch die Einteilung in Kreise vorgenommen worden, wobei Koblenz zunächst mit den Ortschaften Moselweiß, Lützelkoblenz und dem ehemaligen Amt Ehrenbreitstein einen eigenen Stadtkreis bildete, aber

Neben seiner Bedeutung als Verwaltungshauptstadt erlangte Koblenz unter der preußischen Herrschaft aber auch die Stellung wieder, die es während der längsten Zeit seiner Geschichte eingenommen hatte. Es wurde wieder militärischer Stützpunkt und große Festungsstadt. Die Stadt wurde mit einer starken Festungsmauer umgeben, deren Verlauf an den großen Ringstraßen vom Rhein zur Mosel, dem Friedrich - Ebert-Ring und dem Moselring deutlich zu erkennen ist. (vergl. Abb.7).

Gleichzeitig wurden auf den Höhen der Hauptterrasse starke Außenforts errichtet. Rechtsrheinisch entstand auf dem Ehrenbreitstein ein heute noch imponierendes mächtiges Bollwerk (siehe 143) und auf dem Nellenköpfchen im Norden davon und auf dem Asterstein weitere kleine Forts. Die linke Rheinseite wurde im Süden durch die Festen Kaiser Alexander und Großfürst Konstantin auf der Karthause und nördlich der Mosel durch die Feste Kaiser Franz bei Lützelkoblentz mit Fleschen bei Wallersheim, Neuendorf und Metternich gesichert. So nach allen Seiten geschützt, war die Stadt zur stärksten deutschen Festung geworden. Sie war Sitz des VIII. Armeekorps und damit neben der Verwaltungshauptstadt auch militärische Hauptstadt der Rheinlande. Zahlreiche militärische Verwaltungsgebäude, sowie Kasernen für eine 6.000 bis 7.000 Mann starke Besatzung wurden erbaut.

Die Garnison bildete damals die größte Erwerbsquelle der städtischen Bevölkerung.

Mit zunehmendem Verkehr wurde auch der Bau von Brücken über Rhein und Mosel notwendig. (siehe 148). So wurde 1819 eine aus 36 hölzernen, später eiserne Kähnen bestehende Schiffsbrücke über den Rhein fertiggestellt, die eine bessere Verbindung zwischen der Festung Ehrenbreitstein und der Stadt Koblenz herstellen sollte, deren Konstruktion sich aber mit zunehmendem Verkehr als unpraktisch herausstellte. Bereits vor dem 1. Weltkrieg durchfuhren sie jährlich etwa 60.000 Schiffe, wozu sie 15.000

mal geöffnet werden mußte. Hier hat die Zerstörung von 1944 nur einem geplanten Neubau vorgegriffen.

Als in der zweiten Hälfte des 19. Jhdts. die linksrheinische Eisenbahn auf dem Abschnitt von Reinoldseck nach Koblenz und Bingen gebaut wurde, entstand 1858 auch eine Eisenbahnbrücke über die Mosel von Koblenz nach Lützel. Die Verbindung zwischen den links- und rechtsrheinischen Eisenbahnlinien stellte dann die 1864 erbaute Brücke von Koblenz nach Pfaffendorf her.

Als nach dem deutsch-französischen Krieg (1870/71) die Arbeiten an einer Moselbahn begannen, die die direkte Verbindung von Berlin im Anschluß an die durch das Lahntal verlaufende Eisenbahnlinie nach Metz herstellen sollte, wurde eine zweite Eisenbahnbrücke von Horohheim aus über den Rhein erbaut. Hierdurch konnte die südliche Seite der Pfaffendorfer Brücke dem Straßenverkehr freigegeben werden. Im gleichen Zuge wurde 1879 auch eine zweite Moselbrücke von Moselweiß nach Güls fertiggestellt.

Die größtenteils aus militärischen Gründen entstandene gute verkehrsmäßige Erschließung, erleichterte Koblenz den Aufstieg zum bekannten Fremdenverkehrs-ort.

1890 bestanden hier bereits 19 Wirtshäuser und die Wasserheilanstalt in der Laubach, in dem südlich von Koblenz zwischen Karthause und Stadtwald verlaufenden Tälchen, lockten viele Kurgäste herbei. Der Hauptanziehungspunkt war jedoch die schöne Lage der Stadt an den drei großen Flüssen und inmitten einer waldreichen, abwechslungsreichen Umgebung. Daneben kam es Koblenz sehr zustatten, daß Prinz Wilhelm von Preußen es von 1850 - 58 zu seinem Wohnsitz wählte und es später, als Kaiser Wilhelm I., als Sommerresidenz bevorzugte. Er und seine Gemahlin Kaiserin Augusta, die sich durch die Anlage der großzügigen Rheinanlagen besonders verdient machte, ließen in der Festung noch einmal den Glanz einer Residenzstadt mit regem gesellschaftlichen und kulturellen

Leben entstehen. Künstler und Wissenschaftler und viele Fremde wurden von dem Hof angelockt. Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten waren reichlich vorhanden, was wohl auch das rasche Anwachsen der Bevölkerung bedingte. Von 1817 bis 1871 war die Zahl der ortsanwesenden Bevölkerung von 16.899 auf 42.348 gestiegen. (83, Bd. 34, S.44).

Es wäre zu erwarten gewesen, daß die günstige Lage von Koblenz und die gute verkehrsmäßige Erschließung in erster Linie in der Entwicklung der Industrie ihren Niederschlag gefunden hätte. Aber obwohl der Handel die verkehrsgünstige Lage nutzte, ging der wirtschaftliche, vornehmlich industrielle Aufschwung nach 1870 fast spurlos an der Stadt vorüber.

Der Grund dieser Tatsache lag zunächst an der Einengung der Stadt durch die Festungsanlagen, denn bis 1890 durften im Vorgelände der Stadtumwallung keine und in über 1000 Schritt Entfernung keine festen Gebäude errichtet werden.

Nach Schleifung der Festung im Jahre 1891 war der beste Zeitpunkt einer industriellen Entwicklung bereits verstrichen und es hätte einer ausdrücklichen Förderung bedurft, das Versäumte nachzuholen. Daran hatte aber weder die Stadtverwaltung noch die Bevölkerung Interesse. Sie waren mit dem Charakter ihrer Stadt als Garnisons-, Residenz-, Beamten-, Rentner- und Fremdenverkehrsstadt zufrieden. Warum sollten die Fremden, die der Stadt große Einnahmen verschafften, wie sich an 150.000 Übernachtungen im Jahre 1912 (117) leicht ermessen läßt, sowie die Beamten und Rentner, die durch die schöne, ruhige Lage angelockt, sich hier in großer Zahl niederließen, durch rauchende Industrieschlote vertrieben werden?

So lag es einfach an den mangelnden Bemühungen um neue Industriezweige, daß Koblenz vor dem 1. Weltkrieg an großen Industriebetrieben nur eine größere Papierfabrik mit etwa 400 Beschäftigten, zwei

Seifenfabriken, eine Blechwarenfabrik, eine Zigarettenfabrik, vier Bierbrauereien, eine Dampf-mühle, drei Likörfabriken, drei Eisengießereien und drei Pianofabriken besaß. +)

Lebhafter dagegen war der Koblenzer Handel, wobei besonders der Weinhandel eine bedeutende Stelle einnahm. Auf Grund seiner Lage an dem Schnittpunkt der beiden rebenreichsten Flüsse Deutschlands, wurde Koblenz Hauptsitz des Mosel- und Rheinweinhandels am Mittelrhein. Auch sind 1835 in Koblenz bereits die Anfänge einer Sektherstellung zu erkennen, aus der sich die Frima Deinhard zur großen, bekannten Sektfabrik entwickelte, deren Absatzgebiet sich bald weit über den deutschen Raum erstreckte.

28 Großhandelshäuser und weit über 100 Einzelhandels-geschäfte bestanden Ende des 19. Jhdts. hier und Hans Bellinghausen hebt schon in seiner Dissertation von 1914 (99) die Bedeutung der Stadt als Verkaufs- und Einkaufsort für die Bevölkerung der Umgebung hervor. Die Grenze des Koblenzer Marktbe-reiches zieht er bei St. Goar - Castellaun - Cochem - Mayen - Andernach - Altenkirchen - Montabaur - Limburg - Nastätten - St. Goar. Die größtenteils ländliche Kundschaft erledigte, besonders an den wöchentlich stattfindenden Markttagen, an denen sie ihre Landesprodukte in Koblenz auf den Markt brachten, auch ihre eigenen Einkäufe.

Neben einer Reihe von Geschäften, die auf diese Kundschaft abgestimmt waren, gab es auch eine Anzahl anspruchsvoller Spezialgeschäfte für die Bedürfnisse der Stadtbürgerschaft, der zahlreichen Offiziere sowie der hohen Beamten, der Rentner und nicht zuletzt der vielen Fremden.

+) Koblenz - lebhaftester Handelsort am Rhein von H. von Strupp in: Festschrift anlässlich des 200jährigen Bestehens des katholischen Lese - vereins - 1963

Im Gegensatz zu der Stellung von Koblenz als Einkaufs- und Verkehrszentrum war seine Bedeutung als Umschlagplatz der Rheinschiffahrt nur gering. Wie bereits erwähnt, passierten etwa jährlich 60.000 Schiffe die Brücke von Koblenz nach Ehrenbreitstein, wovon 54.000 dem Güterverkehr dienten. Der Handelsumschlagplatz Koblenz hatte jedoch nur wenig Anteil an dem regen Verkehr auf dem Rhein. Die schlecht schiffbare Mosel machte zwar an sich an ihrer Mündung einen Umschlag notwendig, aber da das Moseltal keinerlei Industrie besaß und mit Anlage der Moselbahn, diese den größten Teil des Güterverkehrs nach und von dem Saarland und Lothringen übernommen hatte, betrug der Gütertransport der Moselschiffe in den Jahren 1856 - 80 nur durchschnittlich 3.000 bis 4.000 t (99, S.88).

Ein starker Güterumschlag hätte in Koblenz auch gar nicht bewältigt werden können, denn weder an der Rheinfront noch an der Moselfront war ein leistungsfähiger Hafen vorhanden, und die Stadt hatte aus bereits genannten Gründen kein Interesse daran, ihre schöne Rheinfront durch eine Hafenanlage zu verunzieren. So konnte das an der Lahnmündung gelegene Oberlahnstein den verbleibenden Umschlagsverkehr an sich ziehen.

Das Verhältnis folgender Zahlen zeigt recht deutlich, wie gering die Bedeutung des Schiffsverkehrs für Koblenz war:

Gesamtschiffsverkehr Umschlag 1911 (86)

Mannheim	4.967.957 t
Ludwigshafen	2.561.877 t
Köln	1.392.683 t
Oberlahnstein	399.128 t
Koblenz	140.859 t

Wesentlich größer war die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Bahn, dem durch den Bau folgender Bahnstrecken im Koblenzer Raum ein ausgedehntes Verkehrsnetz zur Verfügung stand:

1858:	linksrheinische Eisenbahnlinie
1869:	rechtsrheinische Eisenbahnlinie
1877:	Moselbahn bis Cochem
1874:	Lahntalbahn
1877:	Bahn von Andernach bis Niedermendig
1879:	Niedermendig bis Mayen
1879:	Moselbahn bis Bullay
1880:	Remagen - Neuenahr - Ahrweiler
1887:	Engers - Siershahn - Altenkirchen
1895:	Mayen - Gerolstein
1900:	Koblenz - Mayen
1901:	Brohltalbahn von Brohl bis Kempenich
1902:	Bullay - Trier (149)

In diesem Eisenbahnnetz bildete Koblenz den Verkehrs-knotenpunkt des Mittelrheins. Auf den Hauptlinien links und rechts des Rheins verkehrten 1910 täglich etwa 200 Personen- und Güterzüge. Demgemäß überstieg auch der Eisenbahnverkehr bei weitem den Schiffsverkehr.

Güterverkehr 1910 (99)

Koblenz Hbf.:	60.010 t
K.-Mosel -Gbf.:	144.007 t
K.-Rhein- Gbf.:	<u>229.851 t</u>
insgesamt:	433.868 t
	=====

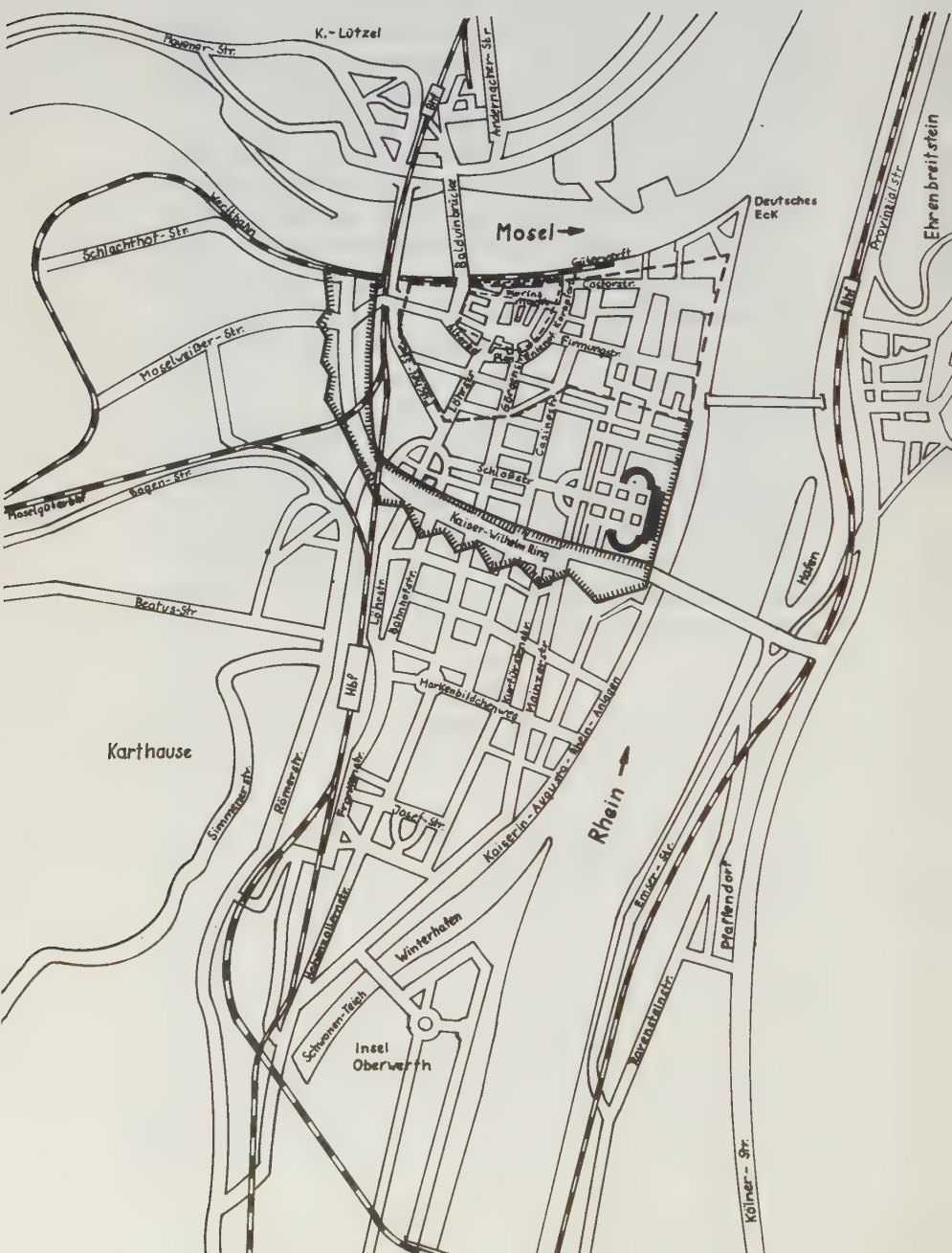
Der Güterverkehr auf der Bahn übertraf also bereits mengenmäßig den Güterverkehr mit dem Schiff um mehr als ein Vierfaches, wertmäßig jedoch um ein Vielfaches, da auf dem Schiff nur Massengüter befördert wurden.

Außer in den genannten statistischen Zahlen spiegelt sich der Charakter der Stadt auch deutlich in der Art der Stadterweiterungen wider, die Koblenz nach Schleifung der Festungsmauern, in denen der Raum schon seit langem nicht mehr ausgereicht hatte, vornahm.

Im Süden entstand ein ausgedehntes Wohngebiet, zum Teil im Villencharakter, in dem sich die wohlhabenden Bürger der Stadt und viele Rentner und Beamte niederließen. Es verlief im spitzen Winkel zwischen Rhein und Bahndamm und nahm bald eine größere Fläche ein als die alte Festungsstadt. 1908 griff die Bebauung auch auf die Halbinsel Oberwerth über, wo schon im 13. Jhdt. ein Frauenkloster gegründet worden war. Die schöne Lage ließ die Insel bis zur heutigen Zeit zur besten Wohngegend von Koblenz werden.

Im Gegensatz zu dem fast ausschließlich Wohnzwecken dienenden Stadtteil südlich der Stadt wurden in Koblenz-Lützel am linken Moselufer und in den westlich der Stadt gelegenen Flächen auch Raum für Gewerbebetriebe vorgesehen. Im Westen der Stadt hatte sich bereits das Gaswerk und der Schlachthof niedergelassen. Der hier im "Moselweißer Feld" gelegene Moselgüterbahnhof bot zusammen mit der zum Moselhafen führenden Werftbahn besonders günstige Möglichkeiten für eine Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Aus bereits erwähnten Gründen wurde allerdings damals wenig Gebrauch davon gemacht.

Maßstab 1:1500



3. Die jüngste Vergangenheit.

a) Die wirtschaftliche Struktur in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen.

Nicht die geringfügigen Zerstörungen des ersten Weltkrieges selbst, sondern die Verhältnisse nach dem Friedensschluß waren es, die die Stadt Koblenz aufs härteste trafen und sie ihrer bisherigen Lebensgrundlagen weitgehend beraubten.

Zunächst litt Koblenz sehr unter der elfjährigen Besatzungszeit, in der die Versorgung und Unterbringung von über 7.000 Mann das ohnehin nicht stabile Wirtschaftsleben sehr schwächte. Koblenz war nicht mehr Residenzstadt; der Fremdenverkehr war fast ganz zum Stillstand gekommen; die in der Stadt wohnenden Rentner waren durch die Inflation zu Wohlfahrtsempfängern geworden, und - was am schwerwiegendsten war - Koblenz durfte, wie die ganze sogenannte "entmilitarisierte Zone", nach dem Versailler Vertrag keine deutschen Soldaten mehr in Garnison halten.

So waren alle Grundlagen, die den Wohlstand der Stadt und der Bürger ausgemacht hatten, vernichtet und Koblenz mußte sich ganz neuen Erwerbszweigen zuwenden.

An den Zielen, die die Stadt jetzt anzustreben suchte, nämlich Hebung der Industrie, des Handels und des Güterumschlags, wird deutlich, daß nun mit aller Macht gefördert werden sollte, was vor dem Kriege bewußt vernachlässigt und behindert worden war. (115).

Leichter als die neuen Ziele, war die Wiederbelebung des Fremdenverkehrs zu verwirklichen, da Koblenz sein vor dem Weltkrieg guter Ruf als Fremdenverkehrsstadt und seine reizvolle landschaftliche Lage sehr zugute kamen. Außerdem sorgte die Stadt wieder für gute Unterbringung und Verpflegung der Gäste, wozu viele gepflegte Restaurants und Hotels mit über 2000 Betten zur Verfügung standen. Unterhaltung boten viele kulturelle, sportliche und

gesellschaftliche Veranstaltungen. Die Errichtung der Rheinhalle südlich des kurfürstlichen Schlosses steigerte die Bedeutung als Tagungs- und Kongressstadt.

Bei der Belegung der Industrie mußte hingegen fast aus dem Nichts angefangen werden. Auch fehlte der Stadt zunächst der Raum, um im ausreichenden Maße Industriegelände zur Verfügung stellen zu können. Lediglich das bereits erwähnte Gebiet zwischen Koblenz und Moselweiß stand für Lagerräume und Gewerbebetriebe zur Verfügung. Hier wurde schon damals die Anlage eines großen Hafens geplant, der den Handel und den Güterumschlag steigern sollte.

Mit der 1923 durchgeführten Eingemeindung des linksrheinischen Wallersheim wurde das Gelände nördlich des Ortes in die Industrieplanung einbezogen. Hier sollte eine große Umschlagwerft am Rhein entstehen, an die sich ein Gelände von 600 Hektar zur Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben anschließen sollte.(115). Die Ausführung dieser Pläne wurde durch den Zweiten Weltkrieg verhindert und konnte erst in neuerer Zeit wieder aufgegriffen werden.

1925 gliederte sich die Koblenzer Bevölkerung nach ihren Hauptberufen folgendermaßen: (71, Bd.404, 16 S. 81).

Land- und Forstwirtschaft:	741
Industrie und Handwerk:	8.144
Handel und Verkehr:	9.811
Verwaltung, Heerwesen, Kirche, freie Berufe	3.125
Gesundheitswesen etc.	1.314
Häusliche Dienste, Erwerbstätigkeit ohne feste Stellung:	2.838

Leider gibt die Statistik keine Trennung der in Industrie und Handwerk Beschäftigten, so daß nicht genau bestimmt werden kann, wie viele von dem Drittel der Koblenzer Erwerbstätigen, die in dieser Gruppe tätig waren, auf die Industrie entfallen. Es war jedoch bestimmt der wesentlich kleinere Teil.

Nach ihrer beruflichen Stellung gliederte sich die Koblenzer Bevölkerung 1925 folgendermaßen: (82, Bd. 404, 16; S. 81)

Selbständige	4.280
Angestellte	8.422
Arbeiter	10.170
Mith. Familienangehörige	946
Hausangestellte	2.155

Auch hier zeigt der verhältnismäßig geringe Anteil der Arbeiter an der Summe der Erwerbstätigen, daß die Industrie immer noch keine wesentliche Rolle spielte.

1925 nahm Koblenz eine Fläche von 36,04 qkm ein und hatte 58.322 Einwohner (82, Bd.401,I; S.63), also bei Berücksichtigung des 7.000 Morgen großen Stadtwaldes eine Siedlungsdichte von 3.142 Einw./qkm, was auch für eine Stadt eine recht dichte Besiedlung ist. So mußten also, um dem Erweiterungsstreben der Stadt gerecht zu werden, weitere Eingemeindungen vorgenommen werden.

1937, ein Jahr nachdem wieder deutsche Truppen in Koblenz stationiert wurden und nicht nur Wohngebäude und Gewerbeanlagen neuen Raum benötigten, sondern auch neue Kasernen gebaut werden mußten, wurden die rechtsrheinischen Gemeinden Ehrenbreitstein, Niederberg, Neudorf, Pfaffendorf und Horchheim sowie das auf der linken Moselseite liegende Metternich in den Stadtkreis Koblenz eingegliedert. Dadurch erreichte Koblenz eine Fläche von 56,84 qkm, und eine Bevölkerung von 86.501. (83,Bd.1: S.32/33). In der Zeit nach der Machtergreifung, in der Koblenz die Hauptstadt des Gaues Koblenz-Trier war, kam es der Entwicklung der Stadt sehr zugute, daß die Verbesserung des Wegenetzes den neuen Machthabern sehr am Herzen lag.

Der Bau der zweiten Moselbrücke westlich der Balduinbrücke fällt in diese Zeit. Sie sollte die Balduinbrücke entlasten und gleichzeitig den Durchgangsverkehr aus der engen Innenstadt ableiten.

Dies gelang vollständig, als mit dem Bau der Römerstraße (1937) der Nord-Süd-Verkehr jenseits der Bahnlinie an der Stadt vorbei gelenkt werden konnte. 1939 wurde das Hunsrückgebiet durch eine gut ausgebaute Hunsrückhöhenstraße (R 327) an die Rheintalstraße (R 9) angeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Bau der Moselbrücke, war auch die Pfaffendorfer Brücke so grundlegend umgebaut worden, daß es fast einem Neubau gleichkam.

Tab.1 Nichtlandwirtschaftliche Arbeitsstätten-
zählung: 17. 5.1939 (82,Bd.568,11;S.17)

Wirtschaftsgruppen u. Betriebe -unterabteilungen		Personal
Insgesamt	5.212	33.050
Nichtlandwirtschtl., Gärtnerei	11	26
Industrie u.Handwerk	1.950	10.857
Handel und Verkehr	2.473	14.781
Öffentl.Dienst u. Dienstleistungen	778	7.386
Nichtlandwirtschtl. Gärtnerei	11	26
Steine und Erde	35	196
Eisen- u.Stahlgewinnung	135	19
Herst.v.Eisen-u.Metall- waren	80	483
Maschinenbau	56	598
Elektrotechnik	--	292
Optik,Feinmechanik	45	183
Chemische Industrie	17	108
Textilindustrie	68	315
Papierindustrie	13	386
Druck-u.Vervielfälti- gungsgewerbe	67	629
Leder-,Linoleumindustrie	15	51
Kautschuk-,Asbestverarb. Industrie	5	22
Holz- u.Schnitzgewerbe	175	710
Musikinstrumenten und Spielwarenherstellung	12	20
Nahrungs- u.Genuß- mittelindustrie	322	2.286
Bekleidungsgewerbe	545	1.467
Bau- u.Baunebengewerbe	346	2.601
Wasser-,Gas-u.Elektri- sche Versorgung	10	414
Großhandel,Im-u.Export	263	1.777
Einzelhandel	1.155	4.792
Verlagswesen,Vermitt- lung,Werbung	358	740
Geld-,Bank-,Börsenwesen	26	349

	<u>Betriebe</u>	<u>Personal</u>
Versicherungswesen	68	625
Nachrichten, Verkehrswesen	269	4.850
Gaststättenwesen	334	1.648
Verwaltung	95	3.576
Wirtschaftsverbände	22	475
Rechtsberatung i.w.S.	115	459
Kultur, Unterricht	183	1.053
Wohlfahrtswesen,		
Hygienisches Gewerbe	363	1.823

Die wirtschaftliche Struktur vor dem Zweiten Weltkrieg geht aus der Tabelle 1 der nichtland - wirtschaftlichen Arbeitsstättenzählung im Jahre 1939 hervor. Auch hier gilt wieder das für 1925 Gesagte, nämlich, daß die verhältnismäßig große Gruppe Industrie und Handwerk nur einen kleinen Teil industrieller Betriebe enthält.

Für die Entwicklung einer bodenständigen Schwerindustrie fehlten in Koblenz und seiner nächsten Umgebung die Rohstoffe, doch konnten sich eine Anzahl metallverarbeitender Industriebetriebe, nämlich 135 Betriebe der Eisen- und Metallwarenherstellung und 80 Betriebe in der Gruppe Maschinenbau, hier niederlassen.

Auf Grund der walddreichen Umgebung der Stadt, nahm das Holzgewerbe mit 135 Betrieben eine bedeutende Stellung ein und ebenfalls die Papierindustrie mit 13 Betrieben.

Für den städtischen Charakter bedeutend ist das Druck- und Vervielfältigungsgewerbe mit 67 Betrieben und das Verlagswesen u.ä. mit 358 Betrieben. Unter der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, die mit 322 Betrieben in Koblenz vertreten ist, müssen besonders die drei Großbrauereien, die Sektkellerei Deinhard, die Obstproduktenindustrie und die tabakverarbeitende Industrie hervorgehoben werden. Zum Bekleidungs-gewerbe mit 545 Betrieben gehören u.a. einige größere Schuhfabriken, Kleider-, Mützen- und Hutfabriken.

Die rege Bautätigkeit im Koblenzer Raum begünstigte die Entstehung zahlreichen Bauunternehmungen, die im Jahre 1939 einen Stand von 346 erreicht hatten. Daß Koblenz immer noch beliebte Einkaufsstadt ist, zeigt die hohe Zahl von 1155 Einzelhandelsgeschäften. Aber auch der Großhandel ist mit 263 Betrieben stark vertreten; hier dominieren immer noch der Weinhandel, der Handel mit Obst Gemüse und anderen Landesprodukten sowie der Großhandel mit Lebensmitteln und Müllereiprodukten. Reger Handel, Personen- und Güterverkehr bedingen die Tatsache, daß die Gruppe Nachrichten und Verkehrswesen mit 4.850 Beschäftigten in 269 Betrieben die absolut höchste Zahl an Arbeitsplätzen in der Stadt verzeichnen kann.

Die erfolgreiche Belebung des Fremdenverkehrs bestätigen 334 Betriebe des Gaststättengewerbes. Den Charakter einer Verwaltungsstadt hat Koblenz nie verloren. 1939 haben 92 Verwaltungen mit der hohen Beschäftigtenzahl von 3.576 ihren Sitz in der Stadt, wobei noch kurz erwähnt werden soll, daß auch viele industrielle Unternehmen den Sitz ihrer Verwaltung hierhin verlegt haben.

Dem regen Geschäftsleben der Stadt zufolge, sind in Koblenz neben den örtlichen Bankunternehmen Zweigniederlassungen aller Großbanken und zahlreicher Versicherungen entstanden. In dieser Gruppe weist die Statistik fast 100 Unternehmen aus.

In der hohen Zahl der Betriebe des Wohlfahrtswesens und des hygienischen Gewerbes bestimmen die zahlreichen Krankenhäuser die hohe Beschäftigtenzahl. Es soll hier um Wiederholungen und Überscheidungen in den folgenden Kapiteln zu vermeiden, darauf verzichtet werden, an Hand dieser Statistik den Charakter der Stadt Koblenz näher zu beleuchten. Viel mehr soll nur die Tatsache aufgezeigt werden, daß der Zweite Weltkrieg eine wirtschaftlich regsame Stadt in ihrer Entwicklung zur Großstadt unterbrochen hat.

b. Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen.

Die Kriegsjahre 1944 und 1945 brachten für die Stadt Koblenz eine fast Völlständige Vernichtung. Dicht aufeinander folgten im Jahre 1944 Großan - griffe am 22. April, 19. Juli, 19., 21. und 25. September, am 1., 5., 9., 11. und 12. Oktober, am 1. November und der Vernichtungsangriff am 6. November 1944. Darauf folgten nochmals 9 Großan - griffe im Dezember 1944, einer am 2. Januar 1945 und der letzte am 29. Januar 1945.

Den Bomben fielen 1016 Bewohner zum Opfer.

Um die Zerstörungsbilanz zu vervollkommen, wur - den am 7. März 1945 alle Koblenzer Brücken, die bis auf die Schiffsbrücke über den Rhein von den Bomben verschont geblieben waren, von den sich zu - rückziehenden deutschen Truppen in die Luft ge - sprengt.

Einen Tag danach erschienen die ersten amerikani - schen Panzertruppen in Koblenz; am 27. März 1945 marschierten die Amerikaner ein und bereits am 17. Juli 1945 wurde die amerikanische Militärre - gierung von einer französischen abgelöst.

Abb.9 ZERSTÖRUNGSBILANZ 1945

INNENSTADT



GESAMTSTADT



Eigener Entwurf

Die Kreisdiagramme⁺ (Abb.9) zeigen, daß in der Innenstadt 54% der Häuser völlig zerstört, 33% schwer beschädigt, 13% leicht beschädigt und nur wenige Gebäude unbeschädigt blieben. Mit Hinzunahme der Vororte verschiebt sich diese Bilanz zu Gunsten der unzerstörten Häuser. Von insgesamt 7.762 Gebäuden wurden 25,6% völlig zerstört, 24,6% schwer beschädigt, 43% leicht beschädigt und nur 6,8% blieben unzerstört.

Aus der Zahl der beschädigten Gebäude seien kurz einige der bekanntesten herausgegriffen:⁺⁺

Die zahlreichen Kirchen der Stadt wurden sämtlich beschädigt. Von den alten Kirchen in der Innenstadt wurden die Jesuiten-, Karmeliter- und Hl.Kreuzkirche völlig zerstört, die Liebfrauenkirche, St.Castor, und St.Florian stark beschädigt. Ebenfalls schwer beschädigt wurden drei Klöster.

Unter den historischen öffentlichen Gebäuden, die dem Krieg vollkommen zum Opfer fielen, seien besonders die alte merowingische Königspfalz und die Phillipsburg in Ehrenbreitstein genannt. Das Residenzschloß, das Dikasterialgebäude und der Festungspfortenbau von Balthasar Neumann hatten erhebliche Schäden aufzuweisen.

Aus der Reihe der völlig oder total zerstörten neueren Verwaltungsgebäude seien das Regierungsgebäude am Rhein, das Oberpräsidium, das Hauptpostamt und das Kreisamt herausgegriffen. Fast alle Volksschulen und zwei Gymnasien waren ausgebrannt.

Im alten Stadtteil war von den alten Adelshöfen nur das von Heddesdorfsche Wohnhaus (Kornpfortenstr.6) erhalten geblieben. Der größte Teil der mittelalterlichen Fachwerkhäuser war bereits dem Großbrand von 1688 zum Opfer gefallen.

⁺Die Diagramme wurden nach Informationen des Städtischen Bauamtes zusammengestellt.

⁺⁺Eine nähere Beschreibung der zerstörten Gebäude ist in (119) zu finden.

Das damals übriggebliebene war nun bis auf das Haus "Hubertus" am Floriansmarkt und die "Vier Türme" an der bedeutensten Straßenkreuzung der Altstadt vernichtet worden.

Die klassizistischen Gebäude der Bauperiode unter Clemens Wenzeslau, die in ihrer dreistöckigen Reihenaufbauweise mit durchgehenden Gurtgesimsen ganze eintönig wirkende Straßenzüge bildeten, sind ebenfalls zum großen Teil niedergebrannt.

In der nach 1890 entstandenen Süd- und Weststadt wurden die Häuser der Ringstraßen fast völlig zerstört, ebenfalls die Gebäude in der Goldgrube und an der Moselweißerstraße im Westen, an der Mainzerstraße und der Kurfürstenstraße, am Markengildchenweg und dem Bahnhofsvorplatz (u.a. das dort nach dem 1. Weltkrieg erbaute Hochhaus), die Gebäude an der Hohenzollernstraße und viele Villen an den Rheinanlagen und auf Oberwerth.

Die nach dem Kriege zur Unterbringung französischer Besatzung errichteten Reihenhäuser an der Kaiser-Friedrich-Straße, der Hohenzollernstraße und der Johann-Müller-Straße wurden ebenfalls stark beschädigt.

So gehörte Koblenz zu den am stärksten zerstörten Städten Deutschlands. Doch war es immer noch Regierungshauptstadt der Rheinlande und das Oberpräsidium blieb auch in Koblenz als im Januar 1946 die Provinz Rheinland-Hessen-Nassau gebildet wurde. Aber bereits am 30. August 1946 entstand durch neue Zonengrenzziehung das Land Rheinland-Pfalz und diesmal wurde Mainz von der französischen Militärregierung als Hauptstadt bestimmt. Doch blieb die Landesregierung, da es in Mainz an geeigneten Gebäuden fehlte, noch bis 1950 in Koblenz. Bis zur endgültigen Übersiedlung der Regierung hatte die Stadt Koblenz immer wieder gehofft, daß aus praktischen Erwägungen heraus Koblenz doch die endgültige Hauptstadt würde; doch blieben nach 1950 nur die Bezirksregierung und einige obere Landesbehörden in der Stadt.

So hatte Koblenz neben den zahlreichen materiellen Verlusten auch seine wirtschaftliche Stellung als Verwaltungszentrum weitgehend verloren. Hinzu kamen alle bekannten Nachkriegerscheinungen, die nicht dazu geeignet waren, der Wirtschaft wieder einen schnellen Aufschwung zu geben.

Die Stadt Koblenz stand also am Ende des Zweiten Weltkrieges abermals vor einem ganz neuen Anfang, sowohl in baulicher als auch in wirtschaftlichen Hinsicht.

4. Die Bevölkerungsentwicklung von 1800 - 1964.

Die Geschichte der Stadt Koblenz von der preußischen Zeit bis zur Gegenwart spiegelt sich auch gut in der Kurve der Bevölkerungsentwicklung wider (Tab.2), die den langsamen gleichmäßigen Anstieg der Bevölkerung in der preußischen Festungsstadt erkennen läßt, ohne den sonst typischen Sprung nach der Reichsgründung in den siebziger Jahren. Dieser wird nach der Schleifung der Festungsmauern (1890) und der Eingemeindung der Vororte Lützel, Neuen - dorf und Moselweiß nachgeholt. Von 1890 bis 1914 steigt die Bevölkerung von 40.000 auf über 60.000. Der Erste Weltkrieg brachte nur geringe Bevölkerungsverluste, die bis 1930 wieder aufgeholt waren. Nach der Aufhebung der Besetzung und dem Ende der Wirtschaftskrise, nimmt die Kurve ab 1933 in den nächsten 10 Jahren einen fast senkrechten Aufstieg um im Jahre 1943 eine Bevölkerung von 90.000 anzuzeigen. Dabei fallen allerdings die Eingemeindungen der rechtsrheinischen Vororte stark ins Gewicht. In den letzten Kriegsjahren wird die Entwicklung zahlenmäßig um ein Jahrhundert zurückgeworfen und erreicht mit rd. 20.000 Einwohnern wieder den Stand von 1850.

Doch wie in allen großen Städten setzte auch in Koblenz eine rasche Bautätigkeit ein, so daß ein großer Teil der Bevölkerung, von der noch keine 2.000 im Innenbereich verblieben war, schon sehr bald in die Stadt zurückkehren konnte.

1950 wohnten bereits wieder 66.000 Koblenzer in 16.900 Wohnungen, von denen nur noch 851 als Notwohnungen bezeichnet wurden. (83, Bd. 14).

Ab 1950 setzt sich der in den dreißiger Jahren begonnene starke Aufschwung fort, so daß Koblenz im Jahre 1962, mit 20 Jahren Verzögerung, in die Reihe der Großstädte eintreten kann.

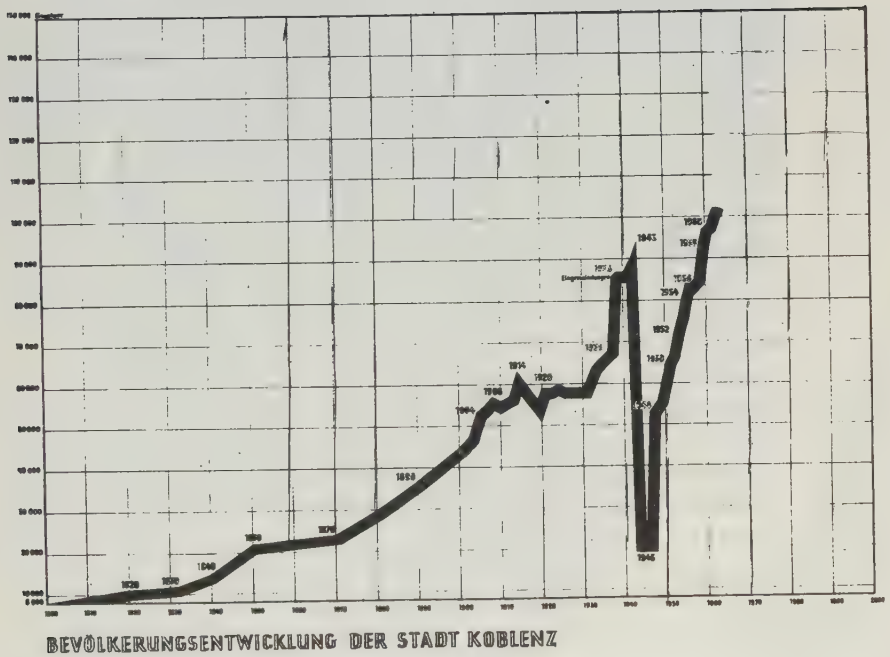
Die städtischen Behörden sehen in ihren (allerdings etwas optimistischen) Plänen für die nächsten 40 Jahre einen Bevölkerungszuwachs um abermals 50.000

Personen voraus und haben auch im Stadtbereich Bauland für genügend Wohnungen ausgewiesen. Ob die erwarteten Zahlen erreicht werden können, hängt hauptsächlich von einem entsprechenden Wachstum der Koblenzer Wirtschaft ab. (vgl. Abschn.C).

Tab.2 Einwohnerregister der Stadt Koblenz. (47)

1794	10.000	1919	56.676
1800	7.992	1921	60.464
1815	8.390	1923	58.512
1817	10.286	1925	58.161
1820	11.061	1928	59.263
1832	12.214	1930	58.546
1837	13.696	1932	64.573
1841	15.317	1934	65.897
1852	22.033	1936	67.879
1857	27.000	1938	89.960
1871	24.902	1940	89.187
1880	30.548	1942	89.610
1885	31.669	1943	92.677
1888	32.592	1945	19.076
1891	37.273	1946	53.062
1895	39.639	1948	56.104
1899	44.478	1950	64.811
1900	45.147	1952	72.623
1901	46.938	1954	80.541
1902	50.490	1955	84.346
1903	51.948	1956	87.731
1905	53.897	1957	90.596
1907	56.373	1958	93.081
1909	57.797	1959	96.961
1911	56.792	1960	97.790
1913	60.500	1961	98.503
1914	62.000	1962	100.000
		(1.Juli)	

Abb. 10



B. Das heutige Koblenz -

Das Erscheinungsbild der Stadt.

Die Darstellung des Koblenzer Erscheinungsbildes beruht neben eigener Anschauung auf Unterlagen und Informationen des städtischen Bauamtes sowie auf einer Auswertung des Koblenzer Branchenverzeichnisses (75).

In der zum größten Teil zerstörten **Innenstadt** sind noch heute große Baulücken oder mit schlechter Nachkriegsbauung bedeckte Gebiete vorhanden, weil um der Durchführung einheitlicher Pläne willen in großen Gebieten der schnelle Wiederaufbau bewußt verhindert wurde. So kann eine einigermaßen vollständige Darstellung des Erscheinungsbildes nur gewonnen werden, wenn die Neuplanung mit in die Betrachtung einbezogen wird. Allerdings sollen nur die Planungsprojekte berücksichtigt werden, die in den nächsten zwanzig Jahren realisierbar erscheinen und nicht die vagen Projekte, die in der 100.000 Einwohner zählenden Stadt, Ansiedlungsmöglichkeiten für zusätzlich 150.000 Bewohner suchen und finden.

Da in der modernen Stadtplanung die einzelnen Stadtbezirke funktional gegliedert werden und in der Bauhöhe Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden Grundflächen genommen wird, ist eine starke gegenseitige Abhängigkeit von Grundriß, Aufriß und Flächennutzung gegeben. Aus diesem Grund habe ich es vorgezogen, Grundriß, Aufriß und Flächennutzung unter dem Begriff Erscheinungsbild zusammenzufassen und eine Unterteilung nach einzelnen Stadtteilen vorzunehmen.

Als Großteilung bietet sich hier eine Behandlung der Innenstadt, der Außenviertel und der Vororte in drei gesonderten Kapiteln an.



Abb.11 Ausschnitt aus der Übersichtskarte 1:6.250 (177)

I. Die Innenstadt.

Zur Innenstadt gehört das Gebiet zwischen der Mosel im Norden, dem Rhein im Osten, dem Friedrich-Ebert-Ring im Süden und dem Bahndamm im Westen. (siehe Abb. 11). Hier befindet sich all das, was man gemeinhin unter dem Begriff "Städtisches Leben" zusammenfaßt, also Geschäftsstraßen durchsetzt mit Restaurants, Hotels und Vergnügungsstätten, öffentliche Verwaltungen, Banken und Versicherungen. Dieses Gebiet zerfällt wiederum in den ältesten Kern der Stadt an der Mosel, die Altstadt, in das nach Süden anschließende moderne Geschäftsgebiet, in das Castorviertel im Nordosten und in die westliche Randzone.

1. Altstadt.

Die Altstadt tritt durch die Umgrenzung der halbkreisförmigen Straßen, An der Moselbrücke, Altengraben, Entenpfuhl und Kornpfortstraße, heute noch deutlich erkennbar im Grundriß von Koblenz zu Tage. Drei große Plätze, der Florinsmarkt im Norden, der Münzplatz im Westen und der Plan im Süden, bestimmen das Bild dieses ältesten Stadtgebietes, in dem sich die meisten der heute noch erhaltenen oder wiederhergestellten alten Baudenkmäler befinden. Genannt sei am Florinsmarkt die Florinskirche, die im 11. Jhd. auf teils römischen Fundamenten erbaut wurde. Westlich an die Kirche schließt sich das Kapitelhaus des Stiftes an, das älteste noch erhaltene Koblenzer Wohnhaus (10.Jhd.).

An der Nordseite des Florinsmarktes wird , neben einem ehemaligen Patrizierhaus, dem "Bürresheimer Hof", zur Zeit das mittelalterliche Rat- und Kaufhaus (1425) wieder aufgebaut, in dem das Mittelrheinische Museum untergebracht werden soll.

In der Mitte des Münzplatzes steht das Haus der kurfürstlichen Münze und an der Ostseite das Haus Metternich, das Geburtshaus des Kanzlers L. von Metternich.

Vom Münzplatz aus gelangt man durch ein mit Fresken geschmücktes Bogengewölbe, das sich über das Sträßchen "Paradies" spannt, zur alten kurfürstlichen Burg am Moselufer, in der sich heute die Stadtbibliothek befindet. Diese um 1280 erbaute Schutzburg bildet mit der westlich von ihr über die Mosel führenden Balduinbrücke (1343 - 1420) eines der schönsten Zeugnisse des Mittelalters. (Bild 1).

Am Plan, dem dritten großen Platz der Altstadt, ist von den älteren Gebäuden nur das Rathaus des 18. und 19. Jahrhunderts, die heutige Feuerwache, erhalten geblieben (Bild 2). Über ihm erheben sich die barocken Turmhelme der wiederhergestellten Liebfrauenkirche, deren Langschiff und Türme dem 12. Jhdt. angehören, der Chor dagegen dem 15. Jhdt. Westlich des Plans gelangt man zu der Straßenkreuzung "Vier Türme", an der die vier Eckhäuser die für die Bauperiode um 1690 typischen Erker aufweisen (Bild 3).

Von diesen schönen Kunstdenkmälern abgesehen, zeichnet sich die Altstadt durch eine dichte, meist dreistöckige Bebauung und enge verwinkelte Straßen aus. Mit seinen, besonders im nordöstlichen Teil sehr schlechten Wohnverhältnissen, entspricht es bei weitem nicht mehr heutigen Ansprüchen (Bild 4) und ist bei Beibehaltung des historischen Altstadtcharakters als dringendes Sanierungsgebiet vorgesehen, aus dem von derzeit 8.400 Bewohnern 5.000 ausgesiedelt werden sollen.



Bild 1: Blick vom linken Moselufer
auf die alte Burg und die
Balduinbrücke.



Bild 2: Rathaus des 18.
und 19. Jahdts.
am Plan



Bild 3: Die vier Türme



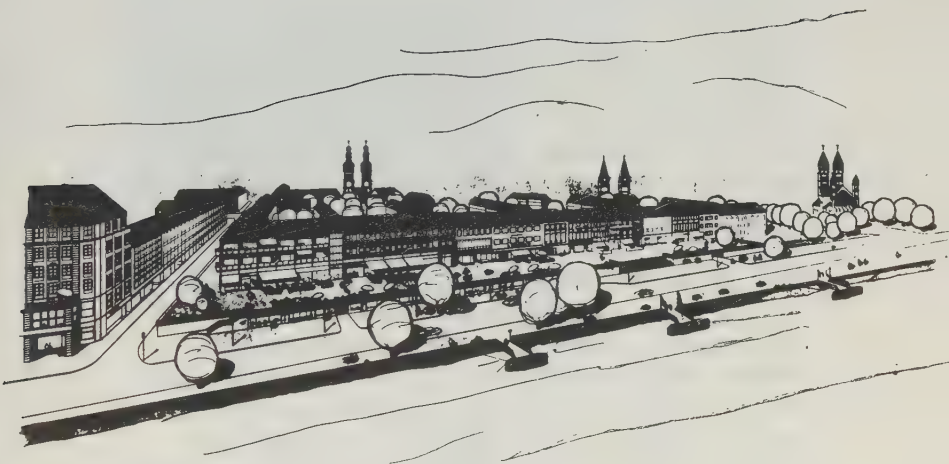
Bild 4: Blick in eine
Straße mit Wohn-
häusern in der
Altstadt.

Die Flächennutzung ist zunächst aus der Zahl der in der Altstadt befindlichen Gewerbebetrieb zu ersehen:

<u>Einzelhandel:</u>	85
davon mit Dingen des täglichen Bedarfs	20
<u>Großhandel</u> (vorwiegend mit Textilien u. Lebensmitteln	35
<u>Gastgewerbe</u> und Vergnügungs- lokale	35
<u>Verkehrsgewerbe</u> (Transport, Schiffahrt)	10
<u>Handwerker</u>	25
<u>Fabriken</u> u. herst. Gewerbe	5
<u>Banken</u> , Versicherungen, Verbände	5
<u>Freie Berufe</u>	12

Während man das Innere der Altstadt in seinem östlichen Teil bis zu Mosel als schlechte Wohngegend durchsetzt mit stadtgebundenem Gewerbe bezeichnen kann, muß man an der Alten Burg und an den Straßen um den Münzplatz zahlreiche Hotels und Gaststätten hervorheben. Die halbkreisförmigen Umgrenzungsstraßen gehören ihrer Funktion nach bereits zum Einkaufszentrum der Innenstadt. Am Altengraben, Plan und Entenpuhl kann man in vielen, meist kleinen Einzelhandelsgeschäften von den Dingen des täglichen Bedarfs bis zur Bekleidung, Büromaschinen, Uhren, Elektrowaren und Möbeln alles kaufen. Die ganze Altstadt kann, wenn die Sanierung durchgeführt ist und die vorhandenen Baudenkmäler in eine würdige Umgebung versetzt sind, ein neuer Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr werden. Durch das Verschwinden der häßlichen Hafenanlagen der Moselwerft wird dann auch ein unmittelbarer Zugang von den Rheinanlagen am Moselufer entlang zur Altstadt möglich sein.

Abb. 12



Künftiges Altstadtpanorama vom Rhein her gesehen

2. Modernes Geschäftszentrum.

Das moderne Geschäftszentrum erstreckt sich von den ihrer Nutzung nach schon zu ihm gehörenden Altstadtstraßen und der Firmungs- und Rheinstraße im Norden bis zum Friedrich-Ebert-Ring im Süden. Seine östliche Begrenzung bildet der Rhein, während im Westen gerade noch die Löhrstraße zu ihm zählt. Dieses Gebiet hatte am stärksten unter der Zerstörung des 2. Weltkrieges gelitten und noch heute zeigt das Straßenbild zahlreiche Trümmergrundstücke, unbebaute Flächen und Gebiete mit schlechter Nachkriegsbebauung. Doch spricht diese Tatsache weniger für eine geringe Baufreudigkeit der Stadt, sondern ist größtenteils dadurch zu erklären, daß eine planlose Bautätigkeit, wie sie nach Kriegen einzusetzen pflegt, zumindest in den letzten Jahren in Koblenz von seiten der Stadt verhindert wurde um eine großzügige, städtebaulich und verkehrstechnisch bessere Wiederaufbauplanung durchführen zu können. Der alte Grundriß mit seinen engen Straßen und versetzten Einmündungen ist nämlich modernen Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen und zeigt in seiner eintönigen Bebauung auch keinerlei städtebauliche Höhepunkte. (Abb.13).

Heute ist die neue Planung im wesentlichen abgeschlossen und bereits an vielen Stellen verwirklicht. Deshalb halte ich es für angebracht, neben dem bereits vorhandenen, auch das im Bau begriffene oder erst in der Planung vorgesehene in die Betrachtung einzubeziehen.

Die wichtigsten Straßen des Geschäftszentrums sind in Nord-Süd-Richtung die Neustadt vom Friedrich-Ebert-Ring bis zur Clemensstraße und in ihrer Verlängerung der Straßenzug entlang des Rheins vom Schloß bis zum Deutschen Eck, etwa in der Mitte des Geschäftszentrums der Straßenzug der Viktoria- und Gördenstraße und im Westen die Löhrstraße, die in

Abb. 13



Innenstadt vor der Zerstörung



Innenstadt nach der
Neuordnung
mit Zentralplatz als Kernstück

in Zukunft, wenn eine westlich von ihr in direkter Verbindung vom Löhr Rondell zur Balduinbrücke projektierte Straße fertiggestellt ist, ausschließlich den Fußgängern vorbehalten sein wird. Die Hauptverbindung von Osten nach Westen bildet die Schloßstraße vom Schloß zum Löhr Rondell und die nördlich davon verlaufende Clemensstraße, die mit der Pfuhl-gasse geradlinig verbunden werden soll.

Diese genannten Straßen werden nach ihrer Fertigstellung den wachsenden Ortsverkehr der Stadt aufnehmen können, ohne das Geschäftszentrum innerhalb des Stadtgebietes störend zu beeinflussen.

Anders verhält es sich mit dem breiten Friedrich-Ebert-Ring, der hauptsächlich dem Durchgangsverkehr von der Pfaffendorfer Brücke zur Neuen Moselbrücke dient. Er bildet ein ausgesprochen trennendes Element für die Geschäftsstadt und man ist daher bestrebt, das Geschäftszentrum an ihm enden zu lassen und die noch bestehenden Geschäfte entlang der Löhrstraße und ihrer östlichen Nebenstraßen bis zum Hauptbahnhof nicht mehr zu fördern.

Der eintönige Grundriß soll durch einen 15 000 qm großen Zentralplatz aufgelockert werden, der auf dem Gelände zwischen Gördenstraße, Magazinstraße, Casinostraße und Balduinstraße in seinen ersten Anfängen bereits zu erkennen ist. Er ist aus allen Richtungen über Hauptstraßen zu erreichen und führt in seiner Eigenschaft als Parkplatz den auswärtigen Besucher direkt in das Geschäfts- und Behördenzentrum hinein. (Abb. 14).

Mit Fertigstellung dieses gut entworfenen Platzes, von dem erst die westliche Randbebauung in ihrer endgültigen Form steht, wird auch das letzte, nicht sehr wertvolle Stück der mittelalterlichen Stadtmauer abgerissen sein, das heute noch diagonal über den Platz verläuft.

Abb. 14

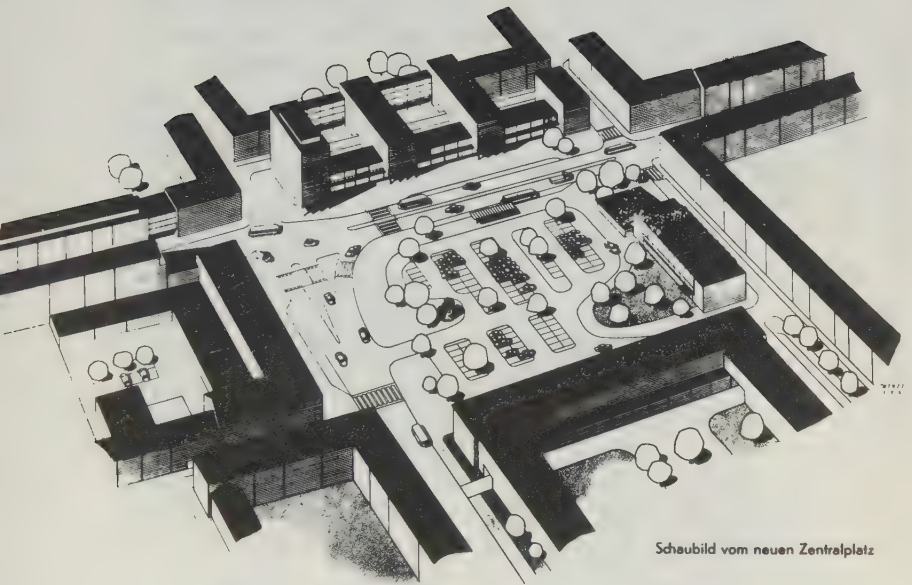


Schaubild vom neuen Zentralplatz

Die Bebauung des Geschäftsgebietes ist durchweg vierstöckig. Ausnahmen bilden einige fünfstöckige Häuser an der Ecke Pfuhlgasse-Löhrstraße, ein siebenstöckiges Gebäude an der der Innenstadt zugekehrten Seite des Friedrich-Ebert-Ringes und einige wenige drei- und zweistöckige Gebäude. Mit Beseitigung der letzten Baulücken wird die Innenstadt von Koblenz - wie die meisten Innenstädte - eine dichte eng aneinander anschließende Bebauung aufweisen, die nur von kleinen Grünanlagen unterbrochen sein wird.

Betrachtet man die Flächennutzung des Geschäftsgebietes, so muß vorausgeschickt werden, daß man in der gerade erst 100 000 Einwohner zählenden Stadt Koblenz noch nicht wie in anderen Großstädten ganze Straßenzüge mit einer einheitlichen Nutzungsart vorfindet. Doch schon bei einem Gang durch die Stadt lassen sich deutlich verschiedene Schwerpunktsbildungen feststellen, die bei allen Neubauten im Auge behalten und verstärkt werden sollen. Folgende Nutzungsarten mit Schwerpunktsbildungen sind zu unterscheiden: (siehe Abb. 15)

1. Geschäfte
2. Banken, Büros, Versicherungen
3. Öffentliche Verwaltungen
4. Stadtgebundenes Gewerbe
5. Sonderbauten

Abb. 15 Flächennutzungsplan der
Koblenzer Innenstadt



- I Geschäfte
- II Banken, Büros,
Versicherungen
- III Öffentliche
Verwaltungen
- IV Stadtgebundenes
Gewerbe
- V Sonderbauten
- VI Wohnungen
- VII Fremdenverkehrs-
Gewerbe

a. Einkaufszentrum.

Am deutlichsten von allen Schwerpunkten tritt in der Koblenzer Innenstadt das Einkaufszentrum hervor (Abb.15,I), in dem sich rund 200 Einzelhandelsgeschäfte befinden. Dieser hohen Zahl stehen nur 70 Einzelhandelsgeschäfte im ganzen übrigen Innenstadtbereich gegenüber.

Die Haupteinkaufs- und Geschäftsstraße ist die Löhrrstraße vom Friedrich-Ebert-Ring bis zur Altstadt. (Bild 5). Auf ihrer westlichen Straßenseite reiht sich ein Einzelhandelsgeschäft an das andere, nur unterbrochen von einzelnen Gaststätten und Cafés und durch das Löhrrondell an der Herz Jesu Kirche. Die östliche Straßenseite weist neben ebenfalls zahlreichen kleineren Geschäften einige große Bekleidungs- und Warenhäuser auf. Über 100 Einzelhandelsgeschäfte können in der Löhrrstraße festgestellt werden, die, wie die folgende Tabelle zeigt, dem Käufer ein vollständiges Sortiment an Kleidung, Hüten, Schuhen, Uhren, Schmuck, Haushalts- Leder- und Elektrowaren u.a. bieten; ganz abgesehen von den Warenhäusern, die alle diese Dinge in einem Haus verkaufen.

Tab.3 Einzelhandelsgeschäfte an der Löhrrstraße:

Damen-und Herrenbekleidung	11
Uhren, Schmuck, Bestecke	11
Textilien	6
Tabakwaren	6
Lebensmittel, Feinkost	6
Schuhe	5
Optiker	5
Drogerie, Reformhaus	4
Radio, Fernsehen	4
Apotheken	4
Lederwaren	4
Schreibwaren, Bürobedarf	3
Fotoartikel	3
Bäckereien	3
Korsetts	3

Möbel	3
Seifen, Parfüms	2
Elektroartikel	2
Buchhandel	2
Blumen	1
Hüte	1
Fahrräder	1
Nähmaschinen	1
Handarbeiten	1
Kaffee	1
Kunsthandlung	1
Porzellan	1
Sportartikel	1
Stahlwaren	1
Strümpfe	1
Süßwaren	1
Tapeten	1
Waffen	1
Fleisch-u.Wurstwaren	1
Obst, Gemüse	1
Fisch	1

Das Angebot ist jedoch auch heute noch auf die meist aus der ländlichen Umgebung kommenden Käufer abgestimmt und wirkt, trotz des einwohnermäßigen Aufstiegs der Stadt in die Reihe der Großstädte, größtenteils mittelstädtisch.

In den oberen Stockwerken der Gebäude an der Löhrrstraße befinden sich Wohnungen und Geschäftsräume von Versicherungen, Steuerberatern, Verwaltungen und Ärzten.

Außer der Löhrrstraße und den Begrenzungsstraßen der Altstadt gehören die Firmungsstraße im Norden, die östlichen Nebenstraßen der Löhrrstraße, Pfuhlgasse und Altlöhrtorstraße sowie die Schloßstraße bis zur Casinostraße zum Koblenzer Einkaufszentrum. An diesen Straßen sind ebenfalls die Einzelhandelsgeschäfte vorherrschend, wenn auch nicht im gleichen Maße wie an der Löhrrstraße.

b. Banken, Büros, Versicherungen

Fast ebenso deutlich wie das Einkaufszentrum läßt sich im Erscheinungsbild der Koblenzer Innenstadt eine Schwerpunktbildung von Banken, Büros und Versicherungen erkennen, die im Gebiet des Friedrich-Ebert-Ringes im Süden liegt und sich über die Neustadt am Schloß vorbei nach Norden zieht. Eine Ausbuchtung nach Westen erfährt sie an der Schloßstrasse, die etwa bis zur Casinostraße zu diesem Bereich gehört.

3 Banken, 9 Versicherungen, 8 Verbände und 10 sonstige Büros konnten am Friedrich-Ebert-Ring gezählt werden, an der Neustadt 3 Versicherungen, 5 Verwaltungen und Verbände und 6 anderweitig genutzte Büros. In der Schloßstraße befinden sich 3 Sparkassen, 1 Bank, 6 Versicherungen und etwa 12 sonstige Büros.

Bei dieser Zusammenballung ähnlicher Unternehmen auf relativ engem Raum, kann man wohl schon von einem Zentrum sprechen, auch wenn es sich hier um kein großstädtisches Bankenviertel handelt. Die Häuser dieses Gebietes werden außerdem zu Wohnzwecken genutzt. In den Erdgeschossen befinden sich meist Ausstellungsräume von Autovertretungen, Möbelhäusern, und anderen Geschäften, die große Schaufenster benötigen.

Am Friedrich-Ebert-Ring befinden sich auch die Handwerkskammer, die Oberpostdirektion und die Polizeidirektion und an der Schloßstraße die Industrie- und Handelskammer.

c. Öffentliche Verwaltungen.

Bei der Verteilung der öffentlichen Behörden lassen sich - abgesehen von einigen einzelnen über das Stadtgebiet verteilten Behörden - deutlich zwei Schwerpunkte erkennen, nämlich ein kleineres Gebiet mit dem Rathaus und mehreren anderen städtischen Verwaltungsgebäuden an der Gymnasialstraße und ein größeres nördlich des Schlosses. In letzterem befindet sich

in der Stresemannstraße die Bezirksregierung, am Rhein das Gebäude der Bundesbehörden mit dem Bundesamt für Paßkontrollen und Auswanderung sowie dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, in der Regierungsstraße das Bezirksverwaltungsgericht und die Zollfahndungsstelle und in der Karmeliterstraße das Hauptjustizgebäude mit Land- und Amtsgericht und der Staatsanwaltschaft. In der Gerichts- und Poststraße haben sich die Notar-, Apotheke- und Ärztekammer niedergelassen.

Da in dem Bereich keine nennenswerten gewerblichen Betriebe und nur wenige Geschäfte vorhanden sind, bestimmen Verwaltungen den Charakter dieses Stadtgebietes und man kann es mit Recht als ein Verwaltungszentrum bezeichnen.

d. Stadtgebundenes Gewerbe.

Schon im nördlichen Teil der Altstadt war als Flächennutzung stadtgebundenes Gewerbe erwähnt und darunter Gewerbetreibende aller Branchen verstanden worden, die größtenteils an den städtischen Absatz ihrer Dienstleistungen gebunden sind. In der Geschäftsstadt kann man eine solche Nutzung in dem Gebiet um die Casinostraße, etwa von der Luise- bis zur Clemensstraße und von dort nach Osten entlang der Clemensstraße und Schanzenpforte feststellen. Ein weiterer Bereich dieser Art liegt zwischen dem Geschäfts- und Bankenzentrum in der Stresemannstraße.

Ein Beispiel der Zusammensetzung des stadtgebundenen Gewerbes ergibt eine Aufnahme aus der nächst lückenhaft bebauten Casinostraße, die östlich an dem neuen Zentralplatz vorbeiläuft. Folgende Gewerbetreibende haben sich in dieser Straße niedergelassen:

15 Einzelhändler (Eh)darunter:

- 2 Bürobedarf-Eh
- 1 Elektro-Eh
- 1 Foto-Eh
- 1 Linoleum-Eh
- 1 Sanitätshaus
- 1 Schlüssel Eh
- 1 Tapeten-Eh
- 1 Teppich-Eh
- 1 Waagen-Eh
- 1 Kunstgewerbegeschäft
- 1 Kaffee-Eh
- 1 Drogerie
- 1 Metzger
- 1 Tabak-Eh

5 Großhändler (Gh) darunter:

- 1 Bäckereigenossenschaft
- 1 Fußbodenbelag-Gh
- 1 Heizöl-Gh
- 1 Laborbedarf-Gh
- 1 Werkzeug u. Schweißanlagen-Gh

6 Handwerker, darunter:

- 3 Friseure
- 1 Innendekorateur
- 1 Orthopädieschuster
- 1 Heizungsklempner

Außerdem:

- 2 Baugeschäfte
- 1 Druckerei
- 2 Gaststätten
- 1 Kino
- 1 Tanzschule

e. Sonderbauten.

Als größere Bauten, die nach Art und Nutzung eine besondere Stellung einnehmen, sind das Schloß, die Rhein-Mosel-Halle (Stadthalle) und der Verwaltungskomplex der deutschen Standortverwaltung zu nennen. Das kurfürstliche Schloß (Bild 6), in klassizistischem Stil erbaut, gibt dem östlichen Teil des Geschäftszentrums den beherrschenden Eindruck. An das am Rheinufer liegende dreistöckige Hauptgebäude,

schließen sich zwei halbkreisförmige, niedrige Seitenflügel an. Diese begrenzen den Schloßplatz, an den sich stadteinwärts das Schloßbrondell anschließt. Besonders eindrucksvoll erscheint das Bauwerk von der vom Löhrrondell geradlinig auf das Schloß zulaufenden Schloßstraße.

Einen Gegensatz hierzu bildet die im modernen Stil südlich der Brückenrampe wiedererbaute Stadthalle (Bild 7), die außer für große Feste der Stadt, auch für Tagungen und Sportveranstaltungen genutzt wird. Das Gebäude der Standortverwaltung, das die Fläche südlich des Zentralplatzes zwischen Magazin-, Casino-, Luisen- und Viktoriastraße einnimmt, würde unter modernen städtebaulichen Gesichtspunkten bestimmt nicht mehr im Mittelpunkt der Innenstadt entstehen und wirkt bereits heute inmitten der Geschäftsstadt sehr störend.



Bild 5:
Die Löhstraße

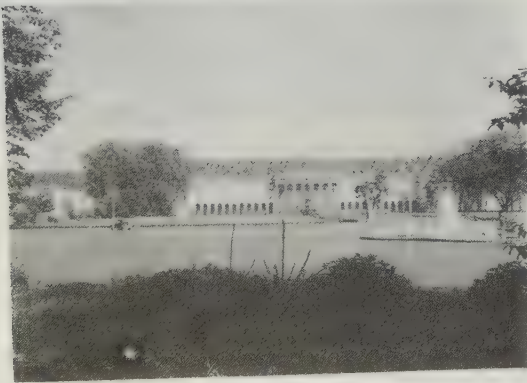


Bild 6:
Das kurfürstliche
Schloß



Bild 7:
Die Stadthalle

3. Der westliche Stadtrand.

Als westlicher Innenstadtrand wird das Gebiet zwischen der neu projektierten Nord-Süd-Straße und dem parallel dazu verlaufenden Bahndamm bezeichnet. Dieses Gebiet zeichnete sich vor dem Kriege durch eine unregelmäßige, wenig ansprechende Bebauung aus. Hier standen kleine Gewerbebetriebe, Hinterhäuser, Schuppen, ehemalige Militärbauten, Lagerplätze, schlechte Wohnquartiere und Gaststätten ohne jede Ordnung; und bereits vor dem Kriege war hier eine durchgreifende Sanierung geplant.

Die vollkommene Zerstörung dieses Gebietes erlaubt nun die Umstellung auf eine ganz neue Nutzung. Nach dem Krieg sind hier zwar schnell wieder eine Reihe sehr schlechter Wohn- und Gewerbegebäude entstanden, die zur Zeit noch in Verbindung mit zahlreichen Trümmergrundstücken einen ungünstigen Eindruck auf den Besucher der Stadt machen, sie sollen jedoch im südlichen Teil der Neuplanung wieder zum Opfer fallen (Bild 8). Leider ist dies bereits nicht mehr überall möglich. An die am Moselufer neuerbaute Schule und an ein für ein Hallenschwimmbad vorgesehenes Gelände schließt sich nach Süden bis zu der geplanten Ost-West-Durchgangsstraße ein schon dicht und endgültig bebautes Gebiet an. Die hier vorhandene flächenmäßige Mischbebauung, die stadtgebundenem Gewerbe dient, muß deshalb trotz ihres störenden Charakters beibehalten werden. Ein Höhepunkt ist jedoch durch ein elfstöckiges Hochhaus erzielt worden, in dem sich u.a. das Bundesarchiv, eine Filiale der Commerzbank und die Grenzschutzdirektion befinden. (Bild 9).

Der daran anschließende freie Raum von rund 3 ha, soll als Parkplatz am Rande der Innenstadt angelegt werden. Um auf dem räumlich sehr begrenzten Gebiet noch etwas Bauraum zu erübrigen, sind hier und am Löhrrondell einige zwei- und mehrstöckige Parkhäuser geplant.

Dadurch kann die Randzone durch drei siebenstöckige Gebäude, in denen sich Handelsunternehmen, Werks-

tretungen, Versicherungen, Wirtschaftsverbände und dergleichen niederlassen sollen, aufgelockert werden.



Bild 8:
Schlechte Nach-
kriegsbebauung
am westlichen
Stadttrand



Bild 9:
Elfstöckiges Hochhaus
am westlichen Stadttrand

4. Das Castorviertel.

Das nördliche Gebiet zwischen der Firmungs- und Rheinstraße und der Mosel bot vor dem Krieg ein ähnliches Bild schlechter Mischbebauung wie der westliche Stadtrand und wird heute ebenfalls strukturell umgestaltet.

Hier bot sich der Vorteil, daß auf Grund der Hochwassergefahr und des Wegfalls der Schiffsbrücke, die früher die Ansiedlung von Verkehrsbetrieben und Gaststätten begünstigt hatte, die Bautätigkeit nach dem Krieg gering war. Bei der Neuplanung mußte so nur auf einige wenige bestehende Häuser Rücksicht genommen werden.

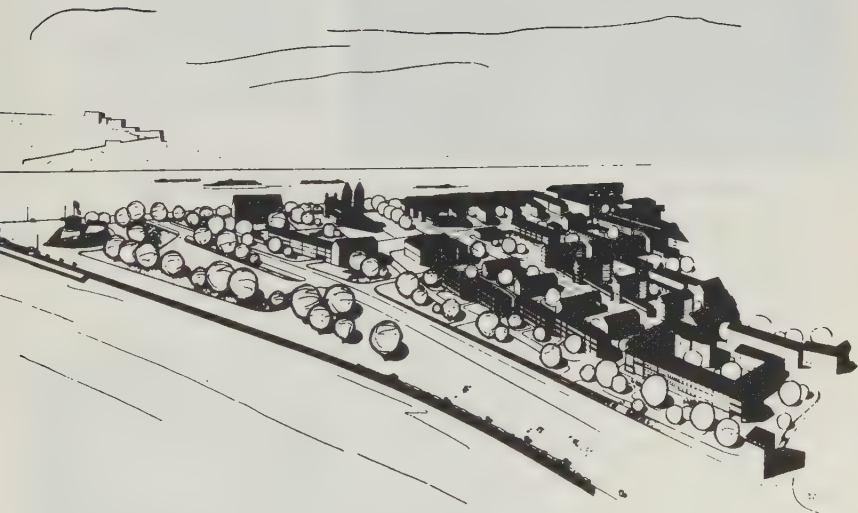
Der Castorplatz mit der Castorkirche (Bild 10), eines der schönsten ^{ro}romischen Bauwerke (9. Jhdt.), das im gotischen Stil erbaute Deutschherrenhaus und der einzige wenigstens teilweise erhaltene Adelshof, der Von Leyensche Hof (Bild 11), sollen den städtebaulichen Höhepunkt eines neuen stadtnahen Wohnviertels bilden.

Außer diesem, mit historischen Gebäuden bebautem Gebiet, ist das ganze Gelände des Castorviertels um 2m erhöht worden um die Wohnhäuser gegen Hochwasser zu schützen. Aus diesem Grund dürfen die zum größten Teil bereits erbauten, gegeneinander versetzten Wohnhäuser nicht mehr als dreistöckig sein um den Blick auf die Türme der Altstadt nicht zu versperren. Die neuerrichteten Häuser sind von zahlreichen Grünflächen umgeben und weitgehend vom Straßenverkehr abgeschlossen. Außerdem sollen die Rheinanlagen nach Wegfall der Moselwerft um das Deutsche Eck herum bis zum Altstadt kern an der Mosel weitergeführt werden (Abb. 16).

Das am Rhein gelegene Baugelände südlich des Castorplatzes ist für das Fremdenverkehrsgewerbe, also für Hotels, Pensionen, Gaststätten und Cafés mit Terrassenpromenaden reserviert worden. Das Deutsche Eck, die äußerste Landzunge am Zusammenfluß von Rhein und Mosel, mit dem Kaiser - Wilhelm Denkmal, von

dem heute nur noch der mächtige Sockel erhalten ist, bildet immer noch einen Anziehungspunkt des Fremdenverkehrs.

Abb. 16



Neumarkt-Viertel in der Perspektive der Rhein-Mosel-Landschaft

Zeichnung des Städtischen Bauamtes Koblenz



Bild 10:
Moderne Wohn -
häuser mit Castor-
kirche im
Castorviertel



Bild 11:
Von Leyensch
Hof im Casto.
viertel

II. Die Außenviertel.

An die Koblenzer Innenstadt schließt sich jenseits des Friedrich-Ebert-Ringes die Südliche Vorstadt an, von der die Halbinsel Oberwerth durch die Rheinlache abgetrennt wird. Jenseits des Bahndammes liegt die Westliche Vorstadt, die sich in das Wohn- und Gewerbegebiet "Im Rauental" zwischen Mosel und Bahndamm und in das Wohngebiet "In der Goldgrube" südlich der Moselbahn gliedert. Südlich davon erstreckt sich auf der Höhe das Siedlungsgebiet "Karthause".

1. Südliche Vorstadt und Oberwerth.

Die Südliche Vorstadt erstreckt sich zwischen dem Rhein und dem Bahndamm vom Friedrich-Ebert-Ring im Norden bis zum Bahnkreuz der rechts- und linksrheinischen Eisenbahn im Süden. Die Rheinlache gibt ihr, durch ihren Verlauf von NO nach SW, eine nach Süden spitz zulaufende Form. Wie die Innenstadt hat die Südstadt einen fast gleichförmigen Rastergrundriß. Die Hauptverkehrsstraßen sind die Rheinzollern- und die Mainzerstraße, die zunächst fast parallel vom Friedrich-Ebert-Ring aus nach Süden und dann entlang des Bahndammes und entlang des Rheinufers verlaufen. Die Löhrrstraße und die Bahnhofstraße verbinden die Innenstadt mit dem Hauptbahnhof. Von der Mainzerstraße aus bildet der Markenbildchenweg die wichtigste Ost-West-Verbindung zum Bahnhofsvorplatz, der durch das wenig schöne Bahnhofsgebäude, das architektonisch gelungene Hauptpostgebäude südlich davon (Bild 12) und im Norden durch ein vor dem 2. Weltkrieg errichtetes Hochhaus (Bild 13), das über die Bahnhofstraße hinweggebaut ist, baulich gestaltet wird.

Für das Geschäftsleben von Koblenz wirkt es sich ungünstig aus, daß der mit der Bahn kommende Besucher einen Weg von etwa einer viertel Stunde

zurücklegen muß, um ins eigentliche Einkaufszentrum zu gelangen. Deshalb besteht noch immer ein schmales Geschäftsgebiet vom Friedrich-Ebert-Ring bis zum Bahnhof, das aus bereits erörterten Gründen von seiten der Stadt nicht mehr gefördert werden soll. In diesem schmalen Streifen bestehen an der Löhrrstraße Blumen-, Feinkost-, Tabak-, Bücher- und Zeitungsläden, Friseure sowie einzelne andere Einzelhandelsgeschäfte und an der Bahnhofstraße mehrere Autovertretungen. Die Bahnhofsgegend ist natürlich auch bevorzugtes Gebiet für Restaurants, Hotels und Cafés. Diese findet man ebenfalls am östlichen Rand der Südstadt am Rhein, entlang der Kaiserin-Augusta-Anlagen. Hier stehen wie schon vor dem Krieg einige Hotels und Gaststätten, die den Fremden durch ihre schöne Lage anzulocken versuchen.

Bis auf diese beiden schmalen Randzonen wird das ganze Gebiet der Südstadt vorwiegend zu Wohnzwecken genutzt. Geschlossene Straßenfronten mit meist vierstöckigen Häusern im Stil der Jahrhundertwende prägen hier das Stadtbild (Bild 14). Zum Rhein hin geht die dichte Bebauung in eine lockere Einzelhaus- und Villensiedlung über. Dieser Stadtteil, der früher zu den guten Koblenzer Wohngebieten zählte, genügt heute mit seiner sehr engen, hohen Bebauung und seiner Durchsetzung mit einfachen Miethäusern (nach dem 1. Weltkrieg für französisches Militär erbaut) nicht mehr überall den Ansprüchen an ein gutes Wohngebiet.

In den Straßen zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Markenbildchenweg befinden sich auch Büros und Geschäftsräume von meist freiberuflich Tätigen. Über 200 Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten und dergleichen üben hier ihren Beruf aus.

In dem etwa 450 m langen Markenbildchenweg haben sich allein 3 Architekten, 6 Fachärzte, 3 Rechtsanwälte und 10 anderweitig freiberuflich Tätige niedergelassen. Außerdem befinden sich hier noch

12 Verbände, die in der ganzen Südstadt die großen Räume der alten Villen für ihre Büros bevorzugen. Besonders hervorgehoben werden muß das kleine südwestliche Siedlungsgebiet zwischen den links- und rechtrheinischen Bahngleisen. Während sein nördlicher Teil als Wohngebiet dient, hebt sich der südliche Teil als Gewerbegebiet ab. Hier befindet sich das Koblenzer Elektrizitätswerk sowie der Omnibusbetriebsbahnhof der Kevag (Koblenzer Elektrizitäts- und Verkehrs A.G.) und außerdem eine Reihe von Betrieben wie u.a. eine Bimssteinfabrik für Schornsteinbau und eine Möbelfabrik.



Bild 12:
Hauptpost-
gebäude am
Bahnhofsvor-
platz



Bild 13:
Hochhaus über
der Bahnhof-
straße am Bahn-
hofsvorplatz



Bild 14:
Wohnbebauung der
Südstadt

Die nach Norden in eine schmale Landzunge zulaufende Halbinsel Oberwerth, die über die Rheinlache durch eine Fahrstraße mit dem Stadtgebiet verbunden ist, schließt sich in ihrer Bebauung an das Randgebiet der Südstadt an. Die nördlichste Spitze ist durch ein Strandbad genutzt, während der Teil zwischen Rheinlache, Bahndamm und Rhein wohl als das beste Koblenzer Wohngebiet mit meist lockerer Einzelvillenbebauung und starker Durchgrünung bezeichnet werden muß. (Bild 15).

Südlich des Bahndammes schließt sich eine Gartenzone mit drei Gärtnereien an und daran einige Sport- und Tennisplätze und das große Sportstadion sowie am Rheinufer östlich des Stadions das Koblenzer Wasserwerk.



Bild 15: Wohnbebauung auf Oberwerth

2. Westliche Vorstadt.

a. Rauental

Im Rauental, dem nördlichen Teil der Westlichen Vorstadt, lassen sich fünf ihrer Nutzung nach verschiedene Gebiete unterscheiden. So befindet sich zwischen dem großen Moselgüterbahnhof, der sich bis Moselweiß hinzieht und der Moselweißerstraße im Westen ein Kasernengelände und im Osten ein heute noch von Schrebergärten eingenommenes Gebiet, in dem zukünftig Gewerbebetriebe angesiedelt werden sollen. Nördlich anschließend ist eine geschlossene Bebauung bis zur Schlachthofstraße entstanden mit vier- bis sechsstockigen Wohnhäusern, die vorwiegend von einfacher Bevölkerung bewohnt werden. Das 50 ha große Gebiet im Moselknie nördlich der Schlachthofstraße ist als Industriegebiet im Anschluß an den 1953 - 1955 erbauten Moselhafen Rauental und die Werftbahn ausgewiesen. Derzeit befinden sich dort außer dem Schlachthof mit vier Großschlachtereien, dem städtischen Gaswerk und Fabriken für Möbel, Rolläden, Bürsten und Brot, vorwiegend Lagerplätze von Großhändlern und Baugegeschäften. Am Hafen selbst fallen die großen Lagerhäuser der Hafenverwaltung und die Tanklager der Mineralölhandelsgesellschaften auf.

Zwischen den genannten Gebieten und dem Vorort Moselweiß liegt ein derzeit noch vorwiegend landwirtschaftliches Gebiet. Im Anschluß an die vorhandenen beiden Krankenhäuser (Kemperhof und Marienhof) und das Fernmeldebauamt sollen hier noch mehrere Verwaltungsgebäude erbaut werden, so daß ein neues Verwaltungszentrum für den Koblenzer Raum entstehen wird.

b. Goldgrube

An den Moselgüterbahnhof schließt sich nach Süden bis zur Beatusstraße ein größtenteils zu Wohnzwecken

genutzter Stadtteil, die Goldgrube an. Um den Siedlungsmittelpunkt, den Overbergplatz, gruppieren sich zweieinhalbstöckige Wohnblocks aus der Vor- und Nachkriegszeit, die zur Stadt hin in eine höhere Bebauung übergehen.

Aus dieser Wohnnutzung muß im Osten ein kleines Gewerbegebiet ausgenommen werden, in dem sich eine Molkerei, ein Marmorwerk, eine Sackfabrik, eine Spiegelfabrik, eine Matratzen-, Polster- und Bekleidungsfabrik, eine Zuckerfabrik und ein Baugeschäft befinden und wo auch zahlreiche Großhändler ihre Auslieferungslager haben.

Erwähnt werden muß auch noch das St. Josefs-Krankenhaus und das Kinderheim St. Barbara im Osten des Stadtteils.

3. Die Karthause und der Stadtwald.

Auf der Karthause, einem Plateau der Hauptterrasse ist nach dem 2. Weltkrieg ein neues Wohnviertel entstanden, das heute etwa 5.500 Einwohner hat, aber ständig im Wachsen begriffen ist. Durch Einbeziehung des heutigen Flugplatzes und des Karthäuserhof-Geländes sowie eines Teiles der Moselweißer Hangzonen soll es in naher Zukunft 20.000 Menschen Platz bieten. Mit Vollendung dieses großen Bauvorhabens wird der Siedlungsraum auf der Karthause von der Simmernerstraße im Osten bis dicht an Moselweiß im Westen heranreichen und sich im Süden bis zum Stadtwald hinziehen. Die Karthause ist heute und bleibt auch in Zukunft reines Wohngebiet für mittelständische Bevölkerung mit einer überwiegenden Bebauung durch Ein- und Zweifamilienhäuser, die aber in Zukunft durch einige größere Gebäude unterbrochen werden soll.

Schulen, Kirchen und verschiedene öffentliche Einrichtungen, Gaststätten, Kinos und Geschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs werden dort entstehen.

An das Siedlungsgebiet der Karthause schließt sich nach Süden der 16 qkm große Stadtwald an, der im Westen und Osten bis an die Mosel- und Rheinterrassen heranreicht. An seinem östlichen Rand liegt hoch über dem Rhein das Berghotel Rittersturz, einer der schönsten Aussichtspunkte am ganzen Mittelrhein.



Bild 16:
Wohnbebauung
auf der Karthause

III. Die Vororte.

Die Stadt Koblenz hat im Laufe der Zeit zur Erweiterung ihres Wohn-, Militär- und Gewerberaumes neun Vororte in ihren Stadtbereich eingegliedert. Dazu gehören auf der rechten Rheinseite von Süden nach Norden ohne klare Grenzen der Bebauung Horchheim, Pfaffendorf, Ehrenbreitstein, Niederberg mit Neudorf, südlich der Mosel der Vorort Moselweiß und nördlich der Mosel Metternich und Lützel sowie linksrheinisch flussabwärts Neuendorf und Wallersheim.

Die alten Siedlungskerne haben in ihrer baulichen Substanz sehr viel Ähnlichkeit und lassen sich kurz als dicht bebaute Arbeitervororte kennzeichnen, die bis auf Wallersheim mit Einzelhandelsgeschäften, Handwerkern und Kleingewerbe ein weitgehend selbständiges Gepräge haben.

Auf den Flußterrassen und den Hängen des Rheins und der Mosel haben sich neben zahlreichen militärischen Anlagen neue Siedlungen mit Ein- und Mehrfamilienhäusern entwickelt.

1. Die rechtsrheinischen Vororte.

Die rechtsrheinischen Vororte Pfaffendorf (Bild 17) und Horchheim (Bild 18) erstrecken sich entlang der alten rechtsrheinischen Hauptverkehrsstraße auf dem schmalen Streifen der Mittelterrasse. Der Siedlungskern von Ehrenbreitstein liegt auf dem alluvialen Schuttkegel des Mühlenbaches und zieht sich noch nach Osten in dessen Tal hinein. An der zum Westerwald weiterführenden Straße liegt der Vorort Niederberg mit Neudorf.

An die frühere Glanzzeit als kurtrierische Residenz erinnert in Ehrenbreitstein nur noch das Dikasterialgebäude von Balthasar Neumann und einige andere Gebäude dieser Zeit. Ein weit-aus größerer Anziehungspunkt dürfte heute die darüberliegende

Festung Ehrenbreitstein mit ihrer imposanten Auffahrt und den noch erhaltenen Bauwerken sein, von der man eine schöne Aussicht auf Koblenz, die Moselmündung und das weite Umland hat (Bild 19). Leider waren die schönsten Gebiete auf den Plateaus der Hauptterrassen schon zu Beginn des 20. Jhdts. mit militärischen Anlagen bebaut worden, so daß heute der Stadt wertvolles Baugelände auf den Höhen der Flußtäler verloren geht. Oberhalb Pfaffendorf und auf dem anschließenden Plateau des Astersteins sind jedoch Siedlungen für rund 6.000 Menschen entstanden und auch für weitere Siedlungen ist auf den rechtsrheinischen Höhen noch ausreichendes Gelände vorhanden. Die neue Bebauung wird sich im wesentlichen der vorhandenen anschließen, also eine Mischbebauung aus Reihen- und Einzelhäusern sein.



Bild 17:
Emser-Straße
in Pfaffendorf

Bild 18:
Blick von Oberwerth
auf Horchheim



Bild 19:
Blick vom linken
Rheinufer auf
die Festung
Ehrenbreitstein

2. Moselweiß und Metternich.

Ein überwiegend ländlicher Vorort im Typ der vielen kleinen Weinorte an der Mosel ist Moselweiß. Er liegt wie das Stadtgebiet von Koblenz auf der Niederterrasse und ist durch fast geschlossene, hohe städtische Bebauung entlang der Koblenzer-Straße mit der Westlichen Vorstadt verbunden. Inmitten des alten Ortsteils an der Koblenzer- und Gülserstraße hebt sich eine große Klosteranlage von den noch erhaltenen Winzergehöften ab.

Auch das nördlich der Mosel entlang der Trierer-Straße gelegene Metternich zeigt in seinem westlich am Hang gelegenen Ortsteil noch ländliche Züge mit kleinen Bauernhäusern (Bild 20). Im Osten ist es entlang der Mayener-Straße in dreistöckiger Bebauung mit dem Vorort Lützel verbunden. An diesem ziemlich schmale Siedlungsband schließt sich im Süden zur Mosel hin ein militärisch genutztes Gelände und nach Norden beiderseits der Eisenbahn ein kleines Gewerbe- und Industriegebiet an. In letzterem befinden sich u.a. eine Maschinenfabrik, ein Karosseriebetrieb, eine Eisengießerei und eine Möbelfabrik.



Bild 20:
Trierer-Straße in
Metternich.

3. Lützel.

Lützel, von dem in der geschichtlichen Betrachtung mehrmals die Rede war, ist heute mit 10.500 Einwohnern der größte Vorort von Koblenz und steht über zwei Straßenbrücken in direkter Verbindung mit der Innenstadt.

Vor Lützel am linken Moselufer liegt der alte Koblenzer Hafen mit Winterhafen und Holzhafen und mehr zur Mündung hin der Staatliche Bauhafen.

Quer durch den Vorort und ihn in zwei Teile trennend erstreckt sich das Gelände des großen Rheingüter - bahnhofes nach Norden bis über Koblenz-Wallersheim hinaus. Das Gebiet westlich der Bonner-Straße wird zum größten Teil von militärischen Anlagen eingenommen. Nach Osten schließt sich dann bis zur Andernacher-Straße das eigentliche Wohngebiet von Koblenz-Lützel an, das sich von der Mosel aus vorbei an den Fundamenten der alten Feste Franz, einem Sportplatz und dem Volkspark bis zum Friedhof im Norden hinzieht. Enge städtische Bebauung mit meist vier- bis fünfstöckigen Häusern bestimmen das Wohngebiet am Moselufer, wo sich auch das Einkaufszentrum von Lützel mit Einzelhandelsgeschäften, Handwerkern und Gaststätten befindet.

Das Gebiet zwischen der Andernacher-Straße, dem Rheinufer und dem anschließenden Vorort Neuendorf wird im wesentlichen von Gewerbe-, Industrie- und Großhandelsbetrieben eingenommen. Nur im Norden befindet sich eine größere Kaserne und entlang des Rheinufers Schrebergärten sowie ein Camping- und ein Sportplatz.

In dem gewerblich genutzten Teil konnten 26 Betriebe des herstellenden Gewerbes gezählt werden, darunter eine Fabrik für Karosserie und Armaturen, eine Fabrik für technische Fette, eine Betonwarenfabrik, eine Blechwarenfabrik, eine Bürstenfabrik, eine Nahrungsmittelfabrik sowie zahlreiche Baugeschäfte. Daß sich hier rund fünfzig Großhändler und zahlreiche Speditionsbetriebe niedergelassen haben, dürfte

hauptsächlich auf die Nähe des Hafengeländes und der Großmarkthalle, die ebenfalls in diesem Gewerbegebiet von Lützel steht, zurückzuführen sein. Im Norden, westlich der Bonner-Straße befinden sich nochmals zwei kleinere Gewerbegebiete, zwischen denen nach dem Krieg ein kleines Wohngebiet (In den Mittelweiden) mit billigen dreistöckigen Miethäusern entstanden ist. Hier müssen unter den Betrieben des herstellenden Gewerbes besonders die Rei-Werke erwähnt werden, und außerdem zahlreiche Reparaturwerkstätten und eine Büchsenfabrik.

4. Neuendorf und Wallersheim.

Ohne sichtbare Grenzlinie geht die Bebauung von Lützel in die des nördlich davon direkt am Rhein gelegenen Neuendorf über, an das sich wiederum Wallersheim unmittelbar anschließt.

Beiden Orten merkt man in ihrem Erscheinungsbild noch stark die frühere Erwerbstätigkeit der Bewohner als Fischer und Treidelknechte an. Heute noch bilden ihre kleinen Häuschen den Charakter dieser Ortschaften. Während alle übrigen Vororte von Koblenz ein weitgehendes selbständiges Leben führen können, hat das kleine Dorf Wallersheim für seine 1000 Einwohner lediglich ein Lebensmittelgeschäft. Jedoch sind in dem dicht angrenzenden Neuendorf alle Dinge des täglichen Lebens zu haben.

Nördlich von Wallersheim erstreckt sich bis über die selbständige Gemeinde Kesselheim hinaus, ein neu erschlossenes Industriegelände von 250 ha, das an einen im Bau befindlichen großen Rheinhafen angeschlossen ist. Auf diese großzügige Hafenanlage und das bisher nur zum Teil genutzte Industriegelände, auf dem sich große Industriebetriebe und Wirtschaftsunternehmen ansiedeln sollen, komme ich noch im Zusammenhang mit der Darstellung der einzelnen Wirtschaftszweige (C,2 b und C,II) zu sprechen.



Bild 21:
Wohnbebauung
in Wallersheim

C. Die heutige wirtschaftliche Struktur -
Die Hauptwirtschaftszweige.

Vergleicht man die anschließende Umsatztabelle (Tab.6) aus dem Jahr 1961 mit der im Abschnitt A,III,3a angefügten Tabelle 1 der Arbeitsstättenzählung von 1939, so zeigt sich, daß sich die Hauptlebensgrundlagen der Stadt kaum geändert haben. Noch immer ist Koblenz die Stadt der zivilen und militärischen Behörden, der Banken und Versicherungen, des Handels und Verkehrs und (wenn auch in geringerem Maße) des Fremdenverkehrs. Die Ansätze der Industrialisierung sind noch kaum festzustellen und es werden auch noch einige Jahre vergehen, bis sie sich in der Statistik niederschlagen.

Die für Koblenz bestimmenden Wirtschaftszweige wurden in Tabelle 5 dargestellt und zwar in Spalte 1 bezogen auf den Lebensunterhalt der Bewohner und in Spalte 2 auf den Gesamtumsatz aller Wirtschaftszweige. Da die Gruppeneinteilung bei den einzelnen benutzten statistischen Unterlagen nicht übereinstimmten, mußten die für 1961 veröffentlichten Zahlen in Anlehnung an statistische Werte aus mehreren vorhergehenden Jahren zum Teil umgruppiert werden.

Da ein hoher Umsatz nicht unbedingt eine hohe Beschäftigtenzahl voraussetzt, entstanden in den erzielten Ergebnissen starke Abweichungen. (Siehe Diagramm Abb. 17). Die Gruppe Handel und Verkehr zeigt die absolut höchste Umsatzzahl, da besonders der Großhandel auf hohe Umsätze angewiesen ist. Immerhin bietet diese Gruppe auch 30 % der Koblenzer Bevölkerung ihren Lebensunterhalt und muß demzufolge als derzeit stärkster Faktor im Koblenzer Wirtschaftsleben angesehen werden.

Unter der Gruppe öffentliche und private Dienstleistungen sind die zivilen und militärischen Verwaltungen, das Geld-, Bank- und Börsenwesen, die Versicherungen, das Fremdenverkehrsgewerbe und an-

andere Wirtschaftsunterabteilungen zusammengefaßt. Da ein sehr hoher Anteil (42%) der Bevölkerung mit dieser Wirtschaftsgruppe verbunden ist, läßt sich - trotz der naturgemäß relativ geringen Umsätze - eine fast ebenso große Bedeutung für das Leben der Stadt feststellen.

Sehr auffallend ist der Unterschied zwischen Beschäftigten und Umsatz in der Industrie. Nur 2% der Koblenzer Bevölkerung leben von ihr, während sie jedoch 19 % des Gesamtumsatzes erbringt.

Das produzierende Handwerk und Gewerbe, das in Koblenz wie in jeder größeren Stadt stark vertreten ist, und dessen Schwergewicht im Baugewerbe liegt, ernährt 23% der Bevölkerung und stellt 9% des Gesamtumsatzes.

Im folgenden wird ausführlicher auf den Hauptwirtschaftszweig Handel und Verkehr eingegangen werden sowie auf die Industrie und den Fremdenverkehr.

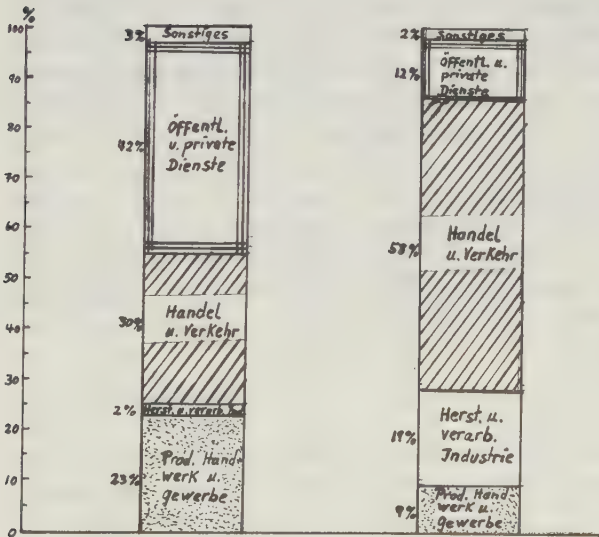
Die Aufgaben der Stadt als Verwaltungs-, Banken- und Versicherungszentrum und die Bedeutung des Einzelhandels sollen erst unter dem Gesichtspunkt der Zentralität in Abschnitt D, IV, 1 und 2 im einzelnen behandelt werden.

Tab.5 Die einzelnen Wirtschaftszweige nach dem
überwiegenden Lebensunterhalt der Koblenzer
Wohnbevölkerung und nach dem Gesamtumsatz
(Nach der Volkszählung vom 6.6.1961 und
Umsatzstatistik).

Wirtschafts- zweige	1.) Wohnbevölkerung		2.) Gesamtumsatz	
	Anzahl	%	1.000 DM	%
Produzierendes Handwerk u. Gewerbe	18.400	23	140.000	9
Herstellende und verarbeitende Industrie	1.600	2	287.000	19
Handel und Verkehr	23.700	30	855.000	57
Öffentliche und private Dienst- leistungen darunter private Dienste	34.500 (12.000)	42 (15)	185.000	12
Sonstige	2.800	3	33.000	2
Wohnbevölkerung mit Lebensunterhalt durch Erwerbstätigkeit				
	81.000	100		
Wohnbevölkerung Gesamtumsatz insges.			99.260	
			1.500.000	100

Abb. 17

Der Anteil der einzelnen Wirtschaftszweige
an dem Lebensunterhalt der Wohnbevölkerung
an dem Gesamtumsatz aller Wirtschaftszweige



Eigener Entwurf

Der Umsatz in den Wirtschaftszweigen
(83, 84, 105, 5, 60)

1 9 6 1

1 9 5 7

1 9 5 4

Kreis		Steuer- pflichtige	Gesamtumsatz DM 1,000	Steuer- pflichtige	Gesamtumsatz DM 1,000	Steuer- pflichtige	Gesamtumsatz DM 1,000
0	Forstwirtschaft, gärtnerisch, Tierzucht	8	3,800	7	11,399	167	13,077
1	Herstellende u. verarbeitende Industrie	89	286,856	101	223,951	106	154,990
1	Bergbau, Gewinn. u. Verarb. v. Steinen u. Erden, Energiewirtschaft	14	78,820	20	60,245	24	47,023
2	Eisen- u. Metallherz. u. -verarbeitung	8	12,056	9	12,284	13	6,901
3/4	sonst. verarbeitende Industrie (ohne 1)	43	155,219	50	122,446	47	74,414
5	Bau-, Ausbau- u. Bauhilfsindustrie	24	40,761	22	28,976	22	25,652
2	Produzierendes Handwerk	653	120,996	689	78,349	1,187	76,876
1	Gewinn. u. Verarb. v. Steinen u. Erden	11	1,245	7	763	17	1,109
2	Eisen- u. Metallherz. u. -verarbeitung	92	22,243	92	14,534	134	9,814
2640	Stellmacherei	4	75	7	249		
2681	Kfz.-Rep.-Werkstätten	11	4,649	12	3,207		
2970	Schmiederei	6	2,245	6	1,421		
2980	Schlosserei	23	2,163	25	1,584		
3/4	sonst. verarbeitendes Handwerk	331	53,833	368	37,481	704	37,937
3811	Bau- und Möbelschleierei	59	6,104	61	4,357		
4175	Schuhreparaturwerkstätten	22	958	22	533		
431	Herst. v. Oberbekleidung	26	1,383	39	1,046		
4564	Bäckerei o. Gastwirtschaft	89	9,983	94	7,758		
4614	Fleischerei ohne Gastwirtschaft	68	22,459	71	15,394		
5	Bau-, Ausbau- und Bauhilfshandwerk	219	43,674	222	25,571	332	28,016
570-72	Malerei, Lackiererei, Tapeziererei	59	8,033	64	5,624		
3	Sonstiges produzierendes Gewerbe	107	18,564	126	15,606	*) in vorstehender Gruppe enthalten	
1	Gewinn. u. Verarb. v. Steinen u. Erden	4	*) 195	9	712		
2	Eisen- u. Metallherz. u. -verarbeitung	12	1,714	11	1,333		
3/4	sonst. verarbeitendes Gewerbe	38	7,927	43	5,790		
5	Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe	53	8,727	63	8,771		
4	Großhandel	304	535,518	316	361,852	335	279,039
61	Ein- und Ausfuhrhandel	4	7,636				
6201	Allgemein, Binnengroßhandel						
6220	Bgh. mit Vieh und Geflügel						
623	" " Getreide, Mehl, Futter, Dünger	8	124,872				
624	" " Nahrungs- u. Genussmitteln	120	136,619				
625-31	" " Rohstoffen und Halbwaren	58	80,335				
632-36	" " Fertigwaren	109	182,562				
5	Einzelhandel	801	275,004	863	191,112	1,011	143,377
641	Ch. mit Waren aller Art	29	53,897	27	22,577	56	9,070
642	" " Nahrungs- u. Genussmitteln	323	68,747	362	51,341		
643	" " Bekleidung, Schuhen, Sportartik.	116	56,065	135	55,205		
644	" " Eisen- und Haushaltswaren	85	29,648	77	21,031		
645	" " Papier- u. Schreibwaren u.ä.	62	8,231	60	6,871		
646	" " Drogen, Körperpflegeart. u.ä.	70	17,281	72	12,156		
647	" " Maschinen, Fahrz., Kfz. u. Zubehör	41	28,907	39	14,136		
648	Sonstiger Feinzelhandel	75	12,226	91	7,795		
6	Sonstige Wirtschaftsbereiche	1,163	220,097	1,214	119,149	1,612	111,044
67	Handelsvertretung, Vermittlung, Verleih	225	26,449	310	12,708		
68	Geld-, Bank- und Börsenwesen	19	21,737	20	20,850		
7	Dienstleistungen (ohne öffentl.)	489	57,932	440	37,929	515	26,942
72	Gaststättenwesen	310	38,647	257	25,493		
77	Friseurgewerbe	79	3,961	77	2,457		
781	Wäscherei, Färberei, Reinigung	25	3,989	20	3,055		
8	Verkehrswirtschaft	142	30,636	143	16,169	187	9,356
8440	Güterkraftverkehr (ohne Spedition)	76	14,494	82	9,220		
9	Öffentl. Dienst, Dienstl. im öff. Interesse	280	44,939	294	27,912	370	18,495
9921	Ärzte	89	8,346	83	5,107		
insgesamt		3,125	1,460,735	3,316	1,001,418		

I. Handel und Verkehr.

1. Verkehrsverhältnisse.

Wie kein anderer Wirtschaftszweig ist der Handel und der Verkehr von einer guten verkehrsgeographischen Lage abhängig, und wenn diese Gruppe heute eine so große Bedeutung im Koblenzer Wirtschaftsleben hat, ist dies allein auf die günstige Lage an schiffbaren Wasserwegen, bedeutenden Schienensträngen und guten Fernverkehrsstraßen zurückzuführen, d.h. also letztlich auf die Lage der Stadt am Zusammentreffen von drei Flüssen, deren Täler für die Anlage von Verkehrswegen bevorzugt wurden.

Koblenz steht in der günstigen Situation von den vier Beförderungsarten (Schiene, Straße, Wasser, Luft) nur den Luftweg nicht in Anspruch nehmen zu können. Wenn Koblenz auch ursprünglich vorwiegend als Moselstadt angelegt wurde, so ist heute für das wirtschaftliche Leben der Stadt die Rheinanlage von ausschlaggebender Bedeutung. Hier kann sich Koblenz an die Hauptverkehrsader des europäischen Handels zwischen Rotterdam und Basel anschließen und an dem Personen- und Güterverkehr zwischen den Handelsstätten Mannheim, Frankfurt und Mainz im Süden und Köln, Düsseldorf und Duisburg - Ruhrort im Norden teilnehmen. Wie groß dieser Anteil ist, sollen die folgenden Einzelbetrachtungen des Verkehrs auf Schiene, Straße und Wasserwegen zeigen.

a. Schienenverkehr.

Dem Verkehr auf der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung dienen vor allem die rechts- und linksrheinischen Bahnlinien Köln-Mainz und Köln-Frankfurt, die schon im 19. Jhdt. beide zweigleisig ausgebaut wurden. Durch die in neuester Zeit erfolgte Elektrifizierung sind sie noch leistungsfähiger geworden und damit in der Lage, den stark gestiegenen Güter- und Personenzugverkehr zu bewältigen. Die große Bedeutung

der Stadt Koblenz als Verkehrszentrum zeigt sich daran, daß die rechtsrheinische Bahnlinie über zwei Rheinbrücken bei Koblenz-Horchheim und bei Urmitz mit den Koblenzer Bahnhöfen verbunden ist. Täglich halten auf dem Koblenzer Hauptbahnhof rund 50 linksrheinisch verkehrende Personenzüge und 30 rechtsrheinische. Koblenz ist Haltestelle für alle Arten von Zügen, von Nahverkehrszügen bis hinauf zu den großen Fernverkehrszügen (TEE) Frankfurt/M. - Ostende und Frankfurt/M.-Amsterdam.

An diese große Nord-Süd-Strecke schließt sich bei Koblenz die Moseltalbahn an, die mit rund 20 Personenzügen die Verbindung Trier-Cochem-Koblenz herstellt. In Koblenz und seiner näheren Umgebung laufen noch weitere Bahnlinien zusammen, nämlich die Lahntalstrecke von Limburg bis Niederlahnstein, die Hunsrückbahn von Simmern bis Boppard, die Eifelbahn von Gerolstein über Mayen bis Koblenz und Andernach und die Westerwaldbahn von Montabaur und Altenkirchen über Siershahn bis Engers.

Die Isochronen- und Frequenzenkarte (Abb.18) verdeutlicht, daß Koblenz in diesem Eisenbahnnetz der bedeutende Verkehrsknotenpunkt ist. Dies zeigt sich auch klar an der hohen Zahl von insgesamt 1.635.000 Personen, die 1962 an den Koblenzer Bahnhöfen abgefertigt wurden. Der Güterverkehr der Bahn umfaßte im gleichen Jahr im Abgang von Koblenz 192.000 Sendungen mit einem Gewicht von 78.000 Tonnen, in der Ankunft 185.000 Sendungen mit rund 320.000 Tonnen.⁺

Dem Personenverkehr dienen in Koblenz außer dem Hauptbahnhof die Vorortbahnhöfe in Ehrenbreitstein, Lützel, Moselweiß und Metternich. Für den Güterverkehr stehen im Koblenzer Raum die Verschiebebahnhöfe Lützel, Moselweiß und Metternich sowie Ober- und Niederlahnstein, die auf der rechten Rheinseite einige Verkehrsfunktionen für Koblenz erfüllen, zur Verfügung.

⁺Informationen der Bundesbahndirektion Mainz.

b. Straßenverkehr.

Die Hauptverkehrsstraßen des ganzen Rheinischen Schiefergebirges laufen in Koblenz zusammen. Hier müssen zunächst wieder die rechts- und linksrheinischen Bundesstraßen 42 und 9 genannte werden, von denen letztere, da sie dem regen Verkehr kaum noch gewachsen ist, durch eine westlich der Stadt vorbeiführende Bundesstraße 400, die auf den Höhen des Hunsrücks weiter nach Süden führt, entlastet werden soll. Westlich des Rheins zweigen in Koblenz ab, die Moseltalstraßen, B 49 und B 416 über Cochem nach Trier, die Hunsrückhöhenstraße, B 327 nach Saarbrücken und die Bundesstraße 258 über Mayen nach Aachen.

Östlich des Rheins führt die Bundesstraße 49 über Montabaur und Limburg nach Gießen und die Bäderstraße, B 260 über Bad Ems, Bad Schwalbach nach Wiesbaden.

Die Verkehrsverbindungen von Koblenz aus werden noch verbessert werden, wenn die Autobahn von Montabaur nach Trier, die dicht nördlich der Stadt den Rhein überqueren wird, 1965 einen Anschluß an die Autobahn Köln-Frankfurt herstellen wird.

Der durch das Zusammentreffen so vieler Straßen hervorgerufene starke Verkehr bringt der Stadt zwar manche Vorteile, jedoch auch eine große Belastung, da er mitten durch das Zentrum führt. Dieser Nachteil wird sich allerdings mildern, wenn die Autobahn nördlich der Stadt vorbeiführt sowie die geplante Umleitung der linksrheinischen Bundesstraße 9 und die Verbindung der in östliche und westliche Richtungen führenden Straßen über eine geplante Rheinbrücke südlich der Stadt verwirklicht wird.

c. Wasserstraßenverkehr.

Der Rhein, der verkehrsreichste Fluß Europas, ist, wie für viele Rheinorte, auch die Lebensader der Stadt Koblenz. Für den Personenverkehr, insbesondere aber für den Güterverkehr ist er neben Schiene

und Straße ein nicht mehr wegzudenkender Verkehrsträger.

Die folgenden Angaben für den Gesamtumschlag in den deutschen Rheinhäfen sollen eine Vorstellung von der großen Bedeutung des Stromes geben: (86, S. 1117)

Gesamtumschlag aller Rheinhäfen

1936	83.794.000 t
1960	160.478.000 t
1961	162.913.000 t

Der Anteil des Rheins an dem Gesamtverkehr der westdeutschen Binnenhäfen beträgt über 60%. In weitem Abstand folgen darauf die westdeutschen Kanäle mit rd. 20%, das Mittellandkanalgebiet (14,7%), das Wesergebiet (5,6%), das Elbegebiet (4,8%) und das Donaugebiet (1,1%).

Der Rhein kann von Schiffen bis zu 3.500 t Tragfähigkeit befahren werden, seine angestrebte Wassertiefe beträgt von Köln abwärts 2,50 m, von Köln bis St.Goar 2,10 m und oberhalb von St.Goar 1,70 m.

Die Rheinuferstaaten haben eine durchlaufende Kilometerinteilung des Rheinstromes von der Konstanzer Brücke aus vorgenommen. Danach liegt die Stadt Koblenz bei Rhein-km 591,50.

Am 27. Oktober 1957 wurde zwischen der Bundesrepublik, der französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg ein Vertrag über die Schiffbarmachung der Mosel abgeschlossen.

Die beschlossene Kanalisierung des Flusses machte neben der seit 1951 bestehenden Koblenzer Staustufe die Errichtung von 13 weiteren Staustufen auf der Strecke von Koblenz bis Diedenhofen notwendig. Das Fahrwasser mußte auf 40 m verbreitert werden. Mit Fertigstellung dieser Großschiffahrtsstraße, die im Mai 1964 erfolgte, ist ein durchgehender Verkehr auf der Mosel mit Schiffen von 1.500 t Tragfähigkeit möglich. (86, S. 1118).

Die Lahn ist von der Mündung bis oberhalb Limburg kanalisiert. Die Breite der Schiffahrtsrinne beträgt 12 m, die Mindestwassertiefe 1,75 m. Auf dieser Strecke können Schiffe bis zu 220 t Tragfähigkeit fahren (86, S.1119).

2. Die Hafenanlagen und ihr Güterumschlag.

Lange Zeit hat es die Stadt Koblenz versäumt, aus ihrer günstigen Lage am Zusammenfluß von Rhein, Mosel und Lahn wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Erst nach Vernichtung der alten Lebensgrundlagen versucht sie im Zusammenhang mit Industrialisierungsbestrebungen das Versäumte nachzuholen und sich durch Errichtung leistungsfähiger Hafenanlagen in den Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein einzuschalten.

a) Bestehende Häfen.

Seit früherer Zeit bestehen in Koblenz zwei Winterhäfen für Schiffe von 1000 t, und zwar die Rheinlache am linken Rheinufer zwischen der Halbinsel Oberwerth und der Südstadt und der Winterhafen Ehrenbreitstein am rechten Rheinufer sowie der staatliche Bauhafen Lützel. Dort befanden sich schon im Mittelalter, da an der Koblenzer Seite die Stadtmauer bis an den Fluß heranreichte, bis zur Mündung Schiffswerften und Holzlager. Heute verfügt er über eine Schiffswerft und einen Sicherheitshafen zur Unterbringung staatlicher Geräte und Fahrzeuge. Von wirtschaftlicher Bedeutung für die Stadt sind jedoch nur die drei Verkehrshäfen, deren Verwaltung in der Hand der Städtischen Hafen- und Bahnverwaltung liegt. Die Rheinwerft am linken Rheinufer zwischen der Pfaffendorfer Brücke und dem Deutschen Eck dient nur dem Personenverkehr, auf den in Abschnitt C, III noch einzugehen sein wird. Am linken Moselufer befinden sich zwei Güterverkehrshäfen, und zwar der 1901 von der Rheinfront hierher verlegte und weiter ausgebaut Zollhafen Moselwerft und der erst 1953 erbaute Industriehafen Koblenz - Rauental. Dieser ist der jüngste und zugleich leistungsfähigste Hafen der Stadt. Er ist bereits im Hinblick auf den nach der Moselkanalisierung einsetzenden Schifffahrtsverkehr auf der Mosel erbaut

worden und kann von Schiffen mit 1.500 t Tragfähigkeit angelaufen werden.

An den Hafen schließt sich ein etwa 50 ha großes Gelände an, auf dem sich Versorgungs- und Industriebetriebe, Mineralöl-, Kohlen- und Baustoffhandlungen, Speditions- und Schifffahrtsunternehmen befinden. Diesen Betrieben kommt die Städtische Hafenbahn, die vom Hafengebiet durch das Industriegebiet Rauental zum Güterbahnhof Moselweiß führt, besonders zugute. Sie beliefert die einzelnen Unternehmen und erleichtert den Güterumschlag von der Bahn aufs Schiff.

Schon heute hat der Hafen Koblenz-Rauental mit rund 420.000 t Güterumschlag im Jahre 1963 den alten Hafen Moselwerft verkehrsmäßig weit überholt. Letzterer soll, sobald am Rheinufer im Norden der Stadt ein neuer großer Hafen fertiggestellt ist, völlig verschwinden.

Der Gesamtumschlag der städtischen Verkehrshäfen und der privaten Umschlagstellen betrug 1962 1.219.000 t. Damit ist seit der Erbauung des neuen Moselhafens ein Zuwachs um rund 350 % erfolgt; doch steht Koblenz immer noch weit hinter den Umschlagzahlen anderer Rheinhäfen in Rheinland-Pfalz zurück.

Tab.7 Güterverkehr auf dem Schiff

Häfen	Schiffe		
	1938	1951	1962
Koblenz	7.779	2.760	7.682
Neuwied	8.669	4.304	9.084
Oberlahnstein	7.948	4.985	7.818
Mainz	21.129	8.069	12.686
Ludwigshafen	27.747	13.012	28.694

Häfen	Umschlag in Tonnen			
	1911	1938	1951	1962
Koblenz	140.859	268.350	356.013	1.219.000
Neuwied		1.093.108	1328.537	2.797.000
Oberlahnstein	399.128	1.008.769	577.593	1.026.000
Mainz	1.381.997	2.717.181	917.158	2.212.000
Ludwigshafen	2.561.877	5.876.915	3.110.406	6.996.000

1911, 1938, 1951: (84, Jg. 1951, Nr. 257)

1962: (84, H II 1-j/62)

Nach Ländern aufgeteilt, stellte Deutschland mit 5.640 Schiffen und 1.029.000 t Umschlag den größten Anteil der in Koblenz einlaufenden Schiffe. Aus den Niederlanden kamen 1.730 Schiffe, aus Belgien 190, aus der Schweiz 116 und aus Frankreich 2.

Tab.8 Schiffs_ und Güterverkehr nach Flaggen.
(84, H II, 1-J/62)

	<u>Güterschiffe</u>	<u>Umschlag in t</u>
Deutschland	5.640	1.029.000
Niederlande	1.730	147.000
Belgien	190	30.000
Schweiz	116	12.000
Frankreich	2	1.000

Wie im ganzen Mittelrheingebiet bildet auch in Koblenz Steine und Erden, d.h. hauptsächlich Bims, Lavalith und andere vulkanische Stoffe, die größte Menge der umgeschlagenen Güter.(Tab.9).

1962 wurden insgesamt 250.200 t Güter mit dem Schiff von Koblenz versandt, darunter befanden sich allein 224.600 t Rohbims. Die in Koblenz ankommenden Güter hatten ein Gesamtgewicht von 963.400 t, darunter befanden sich 287.100 t Sand und Kies zur Bimsbaustoffherstellung. Außerdem wurden 588.800 t Mineralöl und Mineralölerzeugnisse für die großen Firmen BV, Shell, BP und Heizöl- Kontor ausgeliefert. Für den Umschlag von Mineralöl hat die Städtische Hafen- und Bahnverwaltung vier Anlegebrücken in Koblenz-Rauental errichtet.

Tab.9 Der Güterumschlag nach wichtigen Gütergruppen
1962

	Ankunft	Abgang
Alle Güterarten	963.400	250.200
Pflanzliche und tierische Erzeugnisse	17.000	5.000
Kohle	4.500	4.563
Steine und Erden	287.100	227.500
davon:Sand und Kies	275.700	
davon:Rohbims		224.600
Mineralöl und Mineral- ölerzeugnisse	588.800	-----
1) (73,H II 1 - j/62)		

b. Der neue Rheinhafen Koblenz-Wallersheim.

Neben dem leistungsfähigen Moselhafen wird Koblenz auch bald einen großen, modernen Rheinhafen besitzen. Er entsteht zur Zeit auf der linken Rheinseite nördlich der Stadt bei dem Vorort Wallersheim.

Die Planung sieht eine stufenförmige Erweiterung des Hafens vor, der mit der Zeit zu einem Mehrzweckhafen ausgebaut werden soll. Er wird dann nicht nur dem öffentlichen Güterumschlag dienen, sondern auch Industriehafen mit privaten Umschlagstellen sein. Eine 80.000qm große Wasserfläche wird außerdem dem bestehenden Bedürfnis nach einem großflächigen Sicherheitshafen am Mittelrhein nachkommen.

Auf der Landzunge zwischen Rheinufer und östlichem Beckenrand sollen das Hafenzollamt, Lagerhäuser der Schifffahrts- und Speditionsunternehmen und öffentliche Umschlagstellen für Massengüter errichtet werden, so z.B. mehrere Siloanlagen für den Umschlag von Sand, Kies und anderen Baustoffen. Das westliche Hafenufer soll den Großbetrieben des 250 ha großen anschließenden Industriegebietes als Ladeufer dienen. Bis dieses Gebiet jedoch völlig besiedelt ist, werden am Ufer vorübergehend

Schnellumschlagstellen für Massengüter errichtet. Der Umschlag von Massengütern wird wie in allen Binnenhäfen auch im Hafen Koblenz-Wallersheim die Hauptaufgabe sein, wobei derzeit Steine und Erden mit Bims, Lavalith und anderen vulkanischen Baustoffen die Hauptumschlagsgüter stellen werden. Mit stärkerem Austausch im Europäischen Gemeinsamen Markt und mit der Fertigstellung des Moselkanals, wodurch Koblenz in den Mittelpunkt eines umfassenden europäischen Binnenmarktes gerückt ist, rechnet man nicht nur mit einem starken mengenmäßigen Anstieg des Güterumschlags, sondern auch mit dem Auftauchen neuer Güterarten, wie u.a. Getreide und Futtermittel aus Frankreich.

3. Großhandel.

1833 berichtete der preußische Regierungspräsident anlässlich der Gründung der Handelskammer Koblenz nach Berlin, daß Koblenz mit Ausnahme von Köln der "lebhafteste Handelsort am Rhein" sei.

Obwohl das Gesagte heute nicht mehr in diesem Maße zutrifft, da sich am Rhein eine Reihe großer und weit größerer Handelszentren als Koblenz gebildet haben, liegt das Schwergewicht des Koblenzer Wirtschaftslebens doch noch immer wie damals auf dem Handel. Dabei ist naturgemäß der Großhandel für die örtliche Bedeutung weitaus wichtiger als der Einzelhandel. Rund 300 Koblenzer Großhandelsbetriebe erbringen gut ein Drittel des Gesamtumsatzes aller Wirtschaftszweige (vgl. Tab.6).

In erster Linie ist Koblenz der Umschlagplatz für die Produkte des land- und weinbauwirtschaftlichen Hinterlandes. Deshalb befinden sich hier auch bedeutende Handelsbetriebe für Landesprodukte, Obst, Gemüse, Getreide und Holz (siehe Abschnitt D, IV,2b), und der Mittelpunkt des Weinhandels für das Bundesland Rheinland-Pfalz, aus dem wiederum 70% der gesamten Weinerzeugung Deutschlands kommen.

Koblenz selbst besitzt heute nur noch 28 ha Rebland (72, Bd. 100, S.64), auf dem ein einfacher Konsumwein gezogen wird, ist aber Weinhandelsplatz für die Weine des Mosel - Saar - Ruwertales und des Mittelrheingebietes.

Die in der Stadt ansässigen Weinhandelsfirmen, unter denen die Vereinigten Weingutbesitzer, die Königs-marcksche Weinkellerei und die Firma Deinhard genannt werden sollen, kaufen den Wein vom Winzer auf und bauen ihn in ihren Kellereien gegebenenfalls noch weiter aus. Auf Flaschen abgefüllt wird er dann den Weinkonsumgebieten zugeführt. Neben den Rhein- und Moselweinen bieten die Koblenzer Firmen auch Weine aus allen anderen deutschen Weinbaugebieten an, allerdings nur in wesentlich geringeren Mengen. Leider stellten

die zuständigen Behörden und Weinhandelsfirmen keinerlei Angaben über die Größe des Weinhandels und über den durch ihn erzielten Umsatz sowie über die Hauptabsatzgebiete zur Verfügung. So können hier nur die beim Statistischen Landesamt Bad Ems vorliegenden Angaben wiedergegeben werden, die für das Jahr 1959 den Handel mit Wein und mit Spirituosen in einer Gruppe zusammenfassen.

<u>Binnengroßhandel mit Wein und Spirituosen</u>			<u>1959</u>
	<u>Niederlassungen</u>	<u>Beschäftigte</u>	<u>Umsatz in 1000DM</u>
Koblenz	14	250	12.768
Trier	25	341	12.909

Der Vergleich der Weinhandelsplätze Koblenz und Trier, an denen der Weinhandel bei weitem den Handel mit Spirituosen übersteigt, zeigt, daß der 1959 erzielte Umsatz etwa gleich groß ist, daß in Koblenz jedoch weniger und demgemäß größere Niederlassungen vorhanden sind. Nach Angaben des Verbandes der Weinhändler Mittelrhein hat Koblenz Trier in den letzten fünf Jahren als Weinhandelsplatz überflügelt.

Außer diesem Schwerpunkt im Weinhandel findet man in Koblenz die für Großstädte typischen Großhandelsbetriebe, wobei der Handel mit Nahrungs- und Genußmitteln mit 120 Betrieben die stärkste Gruppe bildet. Weiterhin wird in größeren Betrieben mit Mineralöl, Kraftfahrzeugen, Textilien, Kohlen und Baustoffen gehandelt.

II. Industrie.

Wie schon in der Entwicklung der Stadt Koblenz dargestellt, hat die Industrie immer eine untergeordnete Rolle im Koblenzer Wirtschaftsgefüge gespielt. Der Grund dafür war im Charakter der Stadt als Verwaltungs-, Garnisons- und Fremdenverkehrsstadt zu suchen. Obwohl die Voraussetzungen in räumlicher Hinsicht sicherlich nicht schlechter waren als in vielen Industriestädten, haben sich nach den ersten industriellen Ansätzen im 19. Jhd. bis zum Zweiten Weltkrieg keine größeren Industriebetriebe in Koblenz angesiedelt.

Naturgemäß hätte Koblenz für die Industriezweige einen guten Standort geboten, für die die günstige Verkehrslage von besonderem Vorteil ist.

Die Haupthinderungsgründe für eine Industrieentwicklung zur Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs in den dreißiger Jahren lagen auch damals nicht in der Staatsführung, die durch ihre Autarkiebestrebungen den internationalen Handel erheblich behinderte, sondern in der Industrie feindlichkeit der Stadt selbst, die in Fabrikschornsteinen eine Gefährdung des Fremdenverkehrs sah und noch kein ausreichendes Industriegelände außerhalb der Stadt zur Verfügung stellen konnte.

Aus diesen Gründen war bereits der Bau der Berlin-Metzer Eisenbahn, durch den Koblenz am Schnittpunkt bedeutender Verkehrsverbindungen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen lag, nicht zu einem wirtschaftlichen Aufstieg genutzt worden.

Das etwas weiter nördlich gelegene evangelische Neuwied, dessen Aufgeschlossenheit allem wirtschaftlichen Fortschritt gegenüber zum großen Teil in der anderen Glaubenshaltung begründet lag, war bereits im 18. Jhd. als Gewerbeort angelegt worden und konnte sich die betonte Zurückhaltung der Stadt Koblenz in wirtschaftlicher Hinsicht zu Nutze machen, um sich sehr schnell zu der bedeutendsten Industriestadt am Mittelrhein zu entwickeln. Dabei zog es

nicht nur die Bimsbaustoff- und Zementindustrie des Neuwieder Beckens an, sondern auch viele andere Industriezweige, die einen Standort in diesem Gebiet suchten. Heute ist das kleinere Neuwied mit einem Industrialisierungsgrad von 35,4 % (Anteil an der Gesamtbevölkerung mit Tätigkeit des Ernährers in der Industrie) nach Ludwigshafen (40%) die am zweitstärksten industrialisierte Stadt von Rheinland-Pfalz. (Hauptindustriezweige: Stahl- und Walzwerke, Maschinenbau, Bimsbaustoff- und Zementindustrie, Papier- und Pappeherstellung).

Die Nachbarschaft dieses ausgesprochenen Industrieortes erschweren natürlich die nach dem 2. Weltkrieg einsetzenden Bestrebungen von Koblenz, die Industrie in ihrer Stadt zu einem tragfähigen Wirtschaftsfaktor auszubauen. Wie die Tabelle 10 des Industrialisierungsgrades aus dem Jahre 1960 anzeigt, zählt Koblenz (3,8%) mit Trier (5,2%) zu den ausgesprochen industriearmen Städten in Rheinland-Pfalz.

Tab 10 Industrialisierungsgrad der Städte in Rheinland-Pfalz im Jahre 1960. (83, Bd.89)

Durchschnitt des Landes Rheinland-Pfalz: 10,9%

<u>Stadt:</u>		<u>Stadt:</u>	
Ludwigshafen	40,0%	Speyer	21,3%
Neuwied	35,4%	Worms	18,8%
Frankenthal	32,7%	Kaiserslautern	16,8%
Pirmasens	27,4%	Mainz	16,4%
Idar Oberstein	20,3%	Trier	5,2%
Zweibrücken	21,3%	<u>Koblenz</u>	3,8%

Auch die Tabelle der Industriebetriebe, Beschäftigten und des Umsatzes (11) zeigt noch keine zahlenmäßigen Erfolge der intensiven Bemühungen der Stadt um eine Verstärkung der Industrie. Die Zahl der Kleinbetriebe ist wie überall in den letzten Jahren

zurückgegangen, bei den Mittel- und Großbetrieben haben nur unwesentliche Veränderungen stattgefunden. In der geringen Zahl von 48 Betrieben mit über 10 Beschäftigten liegt das Hauptgewicht immer noch auf Druckereien und Vervielfältigung (13 Betriebe) und der Ernährungsindustrie (10 Betriebe). (siehe Tab.12).

Die derzeit vorhandenen Industriebetriebe sind über das ganze Stadtgebiet verteilt. Ein Schwerpunkt läßt sich lediglich nördlich von Lützel an der Bonner-Straße feststellen. Das als Industriegelände bezeichnete 50 ha große Areal im Rauental wird noch größtenteils vom Großhandel zu Lagerzwecken und von kleinen Gewerbebetrieben genutzt.

Bei dieser Betrachtung muß jedoch berücksichtigt werden, daß die Belegung eines ganz neuen Wirtschaftszweiges und die Ansiedlung großer Industriebetriebe einige Zeit in Anspruch nimmt, ganz abgesehen davon, daß zunächst ein geeignetes Gelände gefunden und für die Industrie erschlossen werden mußte.

Dies ist heute in großzügiger Weise geschehen, indem man auf Pläne der dreißiger Jahre zurückgegriffen hat. Im Norden der Stadt entsteht ein leistungsfähiger Industriehafen (siehe Abschnitt C,I,2b), an den sich ein großes Industriegelände von 250 ha zwischen Wallersheim, Keßelheim und dem Kloster Maria Trost anschließt. Eine Hafen- und Industriebahn soll die direkte Verbindung zum Güterbahnhof und zum Hafen herstellen, der mit großen Verladeanlagen für Steine und Erden (Hauptindustriezweig der Umgebung), einer Siloanlage für Sand und Kies und andere Baustoffe und einer modernen Getreideanlage ausgestattet werden soll. An letztere werden sich eine große Futtermittelfabrik und Betriebe der Lebensmittelverarbeitung anschließen.

Die sehr gute Aufschließung des Geländes und die günstige Verkehrslage, die sich mit Fertigstellung des Moselkanals noch verbessert hat, und der auch

Tab. 11 Betriebe, Beschäftigte und Umsatz der Gesamtindustrie des Stadtkreises Koblenz nach Betriebsgrößenklassen (72, Bd.89)

	1952	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961 ⁺
Betriebe insg.	87	84	81	79	77	72	73	74
Beschäft.insg.	2569	3029	3375	3559	3301	3307	3732	4124
Betriebe mitBeschäft.								
1 - 9	41	38	31	31	29	29	27	26
10 - 19	17	12	16	14	18	13	13	13
20 - 49	16	16	16	15	10	10	12	13
50 - 99	6	8	10	9	11	11	13	10
100 -199	6	8	4	5	5	5	4	7
über 200	1	2	4	5	4	4	4	5
Umsatz (1000DM)	46704	77131	96273	10811	67064	76794	82772	97368
davon Auslands umsatz (1000DM)	--	712	770	980	1164	1604	1857	4317

/+1961: (72, Bd. 103)

Tab.12 Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen
(72, Bd. 103)

	Betriebe	Beschäftigte	Umsatz
Insgesamt	48	4.030	97.368
Elektrotechnische Industrie	4	313	
Papier- u. Pappverarbeitende Industrie	3	123	
Druckerei u. Vervielfältigung	13	682	16.656
Ernährungsindustrie	10	821	26.652
davon: weinverarbeitende	3	335	9.576
übrige Industrie	18	2.091	50.280

die nördlich an der Stadt vorbeiführende Autobahn nach Trier zugute kommen wird sowie das relativ große Arbeiterangebot aus dem ländlichen Hinterland, haben bereits einige größere Industrieunternehmen veranlaßt, hier eine Niederlassung zu gründen.

Auf dem noch nicht endgültig aufgeschlossenen Gebiet befindet sich derzeit ein Walzwerk der Kaiser Aluminium-G.m.b.H., die zu der nordamerikanischen Kaiser Gruppe gehört (Bild 22), ein Betrieb des britischen Industriekonzerns Girling-Bremsen und eine Zweigniederlassung der Zigarettenfabrik Reemtsma. Weitere Industrie- und Wirtschaftsunternehmen haben bereits Bauland in diesem Gebiet angekauft.



Bild 22:

Walzwerk der Kaiser Aluminium G.m.b.H.
im neuen Industriegelände Wallersheim.

III. Fremdenverkehr.

Wegen seiner bevorzugten landschaftlichen Lage am Rheinstrom nahm Koblenz von Anfang an am Fremdenverkehr teil. Das Aufkommen von Eisenbahn und Dampfschiffahrt machten die Stadt dann zu dem bedeutendsten Fremdenverkehrsplatz am Mittelrhein. Im Jahre 1907 wurden in der Stadt bereits 120.000 Fremde gezählt; zwischen den beiden Weltkriegen, in der Blütezeit des Fremdenverkehrs, war die Übernachtungszahl bereits auf durchschnittlich 284.000 jährlich gestiegen. (47).

Während die ruhige Beamtenstadt früher gern zu längeren Erholungsaufenthalten gewählt wurde, ist Koblenz heute hauptsächlich Durchgangsstation, in der der Fremde eine, höchstens zwei Nächte bleibt. So liegt der Übernachtungsdurchschnitt auch bei 1,3 bis 1,5 Nächten.

Im Winterhalbjahr 1962/63 übernachteten in Koblenz 50.806 Fremde insgesamt 74.920 mal (84, H IV 1-hj 1/63), im Sommerhalbjahr stieg die Zahl der Gäste auf 124.362 und die Übernachtungen auf 176.865. Davon entfielen allein 82.479 Übernachtungen auf Ausländer. Zum Vergleich seien Trier mit 147.023 Übernachtungen (davon 44.453 Ausländer) und Mainz mit 131.635 Übernachtungen (davon 38.656 Ausländer) im gleichen Halbjahr genannt. (84, G IV 1 - hj 2/63).

Auf der Festung Ehrenbreitstein übernachteten in einer Jugendherberge mit 540 Betten und 120 Zeltlagern jährlich 40 - 45.000 Jugendliche und der Campingplatz am Neuendorfer Ufer weist von Mai bis September rund 60.000 Übernachtungen auf. An der Anlegestelle für holländische Ferienschiffe werden jährlich etwa 20.000 Gäste gezählt.⁺ Ein großer Anteil der Übernachtungen in Koblenz entfällt auf Reisegruppen, die teilweise die Stadt selbst aufsuchen wollen oder sie bei der Durchreise gern als Übernachtungsort wählen.

Eine bemerkenswerte Steigerung erfährt der Fremdenverkehr dadurch, daß hier in Koblenz für die "Romantische Schifffahrt von Koblenz nach Bingen" eine Umsteigemöglichkeit vom Schiff auf den Zug und vom Zug aufs Schiff besteht.

⁺ Auskünfte des Fremdenverkehrsamtes Koblenz

Es wird angenommen, daß zu den übernachtenden Gästen jährlich noch etwa eine Million Tagespassanten kommen, von denen ein großer Teil von der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt mit ihren fahrplanmäßigen Schiffen befördert wird. In der Hauptreisezeit von Ostern bis Mitte Oktober fahren täglich 8 Schiffe rheinabwärts bis Bonn, Köln oder Düsseldorf und ebenfalls 8 Schiffe rheinwärts nach Frankfurt, Mainz oder Bingen.

1963 konnten von der Gesellschaft folgende Beförderungszahlen für Koblenz verzeichnet werden:

In Koblenz eingestiegen:	184.100 Personen
In Koblenz ausgestiegen:	208.238 Personen
Mit Sonderfahrten von Koblenz aus befördert:	15.725 Personen
insgesamt:	408.063 Personen +
	=====

Der größte Anziehungspunkt, den die Stadt dem Fremden bietet, ist wohl ihre landschaftlich reizvolle Lage am Zusammenfluß von Rhein und Mosel inmitten der Mittelgebirgslandschaften des Rheinischen Schiefergebirges. Das Leben auf dem Rhein kann von der besonders schönen, vier Kilometer langen Rheinanlage aus, die am Deutschen Eck endet, beobachtet werden. Von dem Berghotel Rittersturz am Rande des Stadtwaldes und der gegenüber der Stadt auf der Höhe liegenden Festung Ehrenbreitstein bietet sich ein weiter Blick auf die Stadt Koblenz, ins Rhein-, Mosel- und Lahntal sowie auf die Höhen des Westerwaldes, des Taunus, des Hunsrück und der Eifel.

Nachdem die zu einem erheblichen Teil zerstörten Hotels, Cafés, Gaststätten und Weinlokale meist wieder aufgebaut sind, befinden sich heute in der Stadt selbst 30 Hotels, und 22 Gasthöfe mit 1420 Betten, in den Vororten 14 Hotels und 24 Gasthöfe mit rund 700 Betten (91).

Es fehlt jedoch immer noch ein Ersatz für das durch den Krieg zerstörte repräsentative Hotel "Großer Riese" am Rhein, das internationalen Ruf besaß.

⁺Auskünfte der Köln-Düsseldorfer - Rheindampfschiffahrt.



Bild 23: Blick von der Karthause auf Koblenz



Bild 24: Die Koblenzer Rheinfront

Unter den Weinlokalen nimmt das am Rhein gelegene "Weindorf" eine besondere Stellung ein. Es wurde 1925 im Rahmen der Reichsweinausstellung erbaut und 1951 neu errichtet. Es besteht aus vier Wirtshäusern im Fachwerkstil, die um einen großen Dorfplatz gruppiert sind. Es kann bis zu 1.500 Gäste aufnehmen und ist nicht nur ein Anziehungspunkt für Fremde, sondern auch ein Vergnügungsort für die Bevölkerung der näheren Umgebung.

Trotz seinem relativ geringen Anteil am Koblenzer Wirtschaftsleben (gemessen an dem Anteil der Beschäftigten), ist die Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Ansehen der Stadt nicht zu unterschätzen.

IV. Die soziale Gliederung der Koblenzer Bevölkerung.

Die Gliederung der Koblenzer Bevölkerung nach ihrer Stellung im Beruf verdeutlicht ebenfalls die wirtschaftliche Struktur der Stadt. Wie die folgende Tabelle darstellt, ist der Anteil der Beamten und Angestellten mit über 50% aller Erwerbstätigen im Verhältnis zu dem Anteil der Arbeiter besonders hoch.

Hier zeigt sich nachmals, daß Koblenz auch nach dem letzten Krieg eine Verwaltungs- und Beamtenstadt geblieben ist, deren Bevölkerung, wie in der zum Vergleich herangezogenen Stadt Bonn zum größten Teil in der Verwaltung oder in Banken, Büros und Versicherungen, also als Beamte, und Angestellte tätig ist und, daß die Industrie noch zu keinem bedeutenden Wirtschaftszweig herangewachsen ist.

Tab. 4 (Ergebnisse der Volkszählung am 6.6.1961)

Personen⁺ mit überwieg. Lebensunterhalt d. Ernährers durch:

Erwerbs-
tätigkeit. davon:

	Selbstständige u. m. th. Fam. Angehörige		Beamte und Angestellte		Arbeiter		Rentner, Pensionäre	
	Anzahl	Anzahl %	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
Innenstadt	6.127	1.416 23,1	2.554	41,7	2.157	35,2	1.455	
Südl. Vorst.	12.621	1.994 15,8	7.881	62,4	2.746	21,8	2.925	
Oberwerth	1.543	251 16,2	1.115	72,3	177	11,5	375	
Karthause	4.204	365 8,7	2.211	52,6	1.628	38,7	901	
Goldgrube	5.655	487 8,6	3.537	62,5	1.631	28,9	1.282	
Raumental	5.573	513 9,2	3.087	55,4	1.973	35,4	1.209	
Moselweiß	3.575	484 13,5	1.733	48,5	1.358	38,0	712	
Lützel	7.269	885 12,2	3.018	41,5	3.366	46,3	1.719	
Metternich	5.810	890 15,3	2.562	44,1	2.358	40,6	1.410	
Neuendorf	3.963	553 14,0	1.361	34,3	2.048	51,7	1.137	
Wallersheim	1.174	217 18,5	329	28,0	628	53,5	271	
Ehrenbreitst.	3.024	556 18,4	1.228	40,6	1.240	41,0	739	
Niederberg	1.596	207 13,0	777	48,7	612	38,3	378	
Pfaffendorf	3.894	563 14,5	2.330	59,8	1.001	25,7	1.109	
Asterstein	2.868	249 8,7	1.308	45,6	1.311	45,7	530	
Horchheim	3.320	465 13,9	1.548	46,8	1.307	39,4	927	

Insgesamt: 72.215 10.095 14,0 36.579 50,7 25.541 35,3 17.079

Bonn insges. 65.536 8.002 12,5 36.582 57,6 18.952 29,9 ---

⁺ ohne Soldaten und deren Angehörige

⁺⁺ Nach Angaben des Statistischen Amtes Bonn

Die stadtnahen Wohngebiete, insbesondere Oberwerth, die südliche und die westliche Vorstadt und außerdem auch die Hänge und die neuen Siedlungsgebiete von Pfaffendorf werden von den Beamten und Angestellten bevorzugt. Die Arbeiter erreichen einen stärkeren (über 40%) Anteil in den nördlich der Mosel liegenden Vororten Metternich, Lützel, Neuendorf und Wallersheim sowie auch in den rechtsrheinischen Vororten Ehrenbreitstein, Asterstein und Horchheim.

Die Selbständigen kommen nur in der Innenstadt mit ihren zahlreichen Geschäften auf einen Anteil von mehr als 20% der Erwerbstätigen.

D. Beziehungen zwischen Stadt und Land.

In den bisherigen Untersuchungen wurde die Stadt Koblenz als isoliertes Siedlungsgebiet behandelt, ohne auf die Beziehungen zu ihrem Umland näher einzugehen. Doch ist das Leben einer größeren Stadt ohne diese wechselseitigen Stadt - Land - Beziehungen nicht denkbar.

W.Christaller, der sich in jüngster Zeit mit diesem Problem beschäftigte, prägte den heute in der Stadtgeographie üblichen Begriff des "Zentralen Ortes" und nannte als dessen Hauptmerkmal "Mittelpunkt eines Gebietes zu sein" (7, S.25). Das von dem zentralen Ort mit zentralen Diensten versehene Gebiet nennt er "Ergänzungsgebiet" (7, S.30) - ("Einflußbereich" bei Bobek (3, S.222)) - und erfaßt damit die beiderseitigen Beziehungen von der Stadt zum Land und vom Land zur Stadt.

In dieser Arbeit werden beide Begriffe benutzt werden, und zwar dort der Begriff "Ergänzungsgebiet", wo das Land wirkliche Gegenleistungen bringt und nicht nur Konsument der in der Stadt angebotenen Güter ist.

Die verstreut wohnende Bevölkerung eines Gebietes bedarf bestimmter Güter, die nur an den zentralen Orten angeboten werden. Diese zentralen Dienste bestehen aus wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und verwaltenden Diensten. Das Land dagegen bringt seine eigenen Produkte in die Stadt, die den Absatzmarkt bildet. Es stellt einen großen Teil der Arbeitskräfte für die städtischen Wirtschaftszweige und ist Konsument für die in der Stadt angebotenen materiellen, kulturellen und sozialen Güter und steigert durch die Größe seines Bedarfs an zentralen Diensten die Bedeutung des zentralen Ortes.

Der Umfang der Stadt-Land-Beziehungen hängt weitgehend von der guten Erreichbarkeit der Stadt ab. So erstreckt sich der Einflußbereich im allgemeinen nur soweit, als die Kosten und der Zeitaufwand zum Besuch der Stadt nicht die Vorteile, die die Stadt bietet, übersteigen. (vergl. 3, S. 213). Der Einfluß der Stadt verringert sich in der Regel mit wachsender Entfernung von ihr. Die

Randzonen verschwimmen bereits mit den Randzonen benachbarter Städte.

Je größer oder besser gesagt bedeutender eine Stadt ist, um so **mehr** zentrale Dienste bietet sie an. Der Umlandbewohner kann mehrere Bedürfnisse mit einem Besuch befriedigen und damit auch höhere Anfahrtskosten nach der Stadt rentabel machen. So vergrößert ein grosses Zentrum seinen Einflußbereich auf Kosten kleinerer zentraler Orte.

Da, wie Bobek (3) stark hervorhob, die verschiedenen, von der Stadt angebotenen Dienste auf verschiedenen Verkehrsarten beruhen (Güter-, Personen- und Nachrichtenverkehr), sind die **Kosten** ihrer Ausübung verschieden hoch. Deshalb werden sich auch ihre Einflußzonen verschieden weit erstrecken. Hinzu kommt als bestimmter Faktor die Qualität der geleisteten Dienste, die Menge anderweitiger Angebote und verschiedene mehr willkürliche Faktoren.

Anders liegen die Verhältnisse bei einem Einflußbereich, der durch Verwaltungsgrenzen festgelegt ist. Hier kann der Bereich weder durch Bemühen der Stadt erweitert werden noch geht er kontinuierlich in die Einflußzone einer anderen Stadt über.

Das Umland eines zentralen Ortes ist Konsument der dort angebotenen zentralen Dienste. Von der Art und Größe seiner Bedürfnisse hängen weitgehend die Arten der zentralen Dienste ab.

Zentrale Güter und Dienste können nur dort bestehen, wo eine genügende Nachfrage nach ihnen vorhanden ist. Mit der Größe und Bedeutung der zentralen Einrichtungen wächst ein Ort über seine Eigenversorgung hinaus zu einem **Zentrum** zur Versorgung des Umlandes.

Die dargestellten allgemeinen Grundlagen sollen bei der Betrachtung der Stadt-Land-Beziehungen der Stadt Koblenz und ihres Umlandes berücksichtigt werden.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß die zentralörtliche Bedeutung von Koblenz zusammen mit allen anderen Städten und Dörfern von Rheinland-Pfalz bereits vor einigen

Jahren untersucht wurde (46). Im Auftrage der Staatskanzlei in Mainz hat die Bundesanstalt für Deutsche Landeskunde in Bad Godesberg ein Gutachten erarbeitet, das über die verschiedenen Wechselbeziehungen zwischen den Zentren in Rheinland-Pfalz und ihrem Umland Aufschluß geben soll. Die Ergebnisse wurden durch statistische Erhebungen, Meinungsumfragen und durch die Beobachtung der Verkehrsgewohnheiten der Umlandbevölkerung gewonnen. Diese Methode ergibt ein gutes Bild der zentralörtlichen Zusammenhänge größerer Lebensräume; für die Einzelbetrachtung einer Stadt erscheint sie mir jedoch nicht ausreichend zu sein, da sie die Funktionen der Stadt und die dort vorhandenen Einrichtungen zu wenig berücksichtigt. Ich habe daher eine für eine gesonderte Betrachtung der Stadt Koblenz zweckmäßiger erscheinende Methode gewählt, die die Stadt und ihre zentralen Einrichtungen in den Mittelpunkt der Betrachtung stellt. Und zwar soll zunächst die natürliche Beschaffenheit und die Bevölkerungsstruktur des Umlandes betrachtet werden, denn die Lebensgewohnheiten und die Ansprüche der Umlandbevölkerung bestimmen in hohem Maße den Verbrauch an zentralen Gütern und damit die Bedeutung des zentralen Ortes. Anschließend wird dann die verkehrsgeographische Lage der Stadt und die vorhandenen Verkehrsverhältnisse (Nahverkehr) hervorgehoben, da eine günstige Verkehrslage und gute Verkehrsverbindungen die Reichweite der zentralen Güter stark beeinflussen. Auf diesen Voraussetzungen aufbauend, werden die in Koblenz vorhandenen verwaltenden, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen herausgestellt und durch Einzeluntersuchungen verschiedener zentraler Einrichtungen und ihres Einzugsbereiches eine räumliche Bestimmung des Koblenzer Ergänzungsgebietes zu geben versucht, um die Bedeutung der Stadt als Zentraler Ort aufzuzeigen.

I. Das Umland.

1. Räumliche und wirtschaftliche Gestaltung.

Das Umland von Koblenz besteht in seiner großen Gliederung aus den Talbereichen der drei Flüsse Rhein, Mosel und Lahn, aus dem vorderen Hunsrück, dem der Eifel im Osten vorgelagerten Maifeld, dem Neuwieder Becken, dem westlichen Westerwald und aus den äußersten Randzonen des Taunus.

In den Flußtälern haben die Bewohner neben dem vorherrschenden Weinbau und wenigen Gewerbebetrieben den Fremdenverkehr als gute Einnahmequelle. Besonders die Orte Rhein- und moselaufwärts weisen zahlreiche »Hotels und Gaststätten auf und ziehen im Sommer und Herbst viele Fremde an.

In den Höhenlagen ist Land- und Forstwirtschaft die weit- aus vorherrschende Wirtschaftsform. Besonders im Hunsrück sind jedoch durch die jahrhundertelange Erbteilung die Höfe vielfach so klein geworden, daß sie ihre Besitzer nicht mehr vollständig ernähren können und diese einen Nebenerwerb in den benachbarten Städten suchen müssen. Im Taunus und im südlichen Maifeld liegen die Verhältnisse hauptsächlich auf Grund der ertragreicheren Böden günstiger, doch kann auch hier nicht von einer besonders wohlhabenden Bevölkerung gesprochen werden.

Einen eigenen Wirtschaftsraum, zu dem auch das nördliche Maifeld gehört, bildet das Neuwieder Becken, wo sich auf Grund der Bimsvorkommen eine ausgedehnte Industrie entwickelt hat. Der Bimssand, ein trachytisches Auswurfmaterial des Laacher See-Kraters, der in einer Fläche von rund 2.200 qkm auch weite Gebiete des Westerwaldes und des Taunus bedeckt, hat im Neuwieder Becken eine durchschnittliche Mächtigkeit von 5 m (148) und bildet die Grundlage der um Neuwied beiderseits des Rheins entstandenen Bimsbaustoffindustrie. Dieser Industriezweig ist bereits Ende des 18. Jhdts. zwischen Weißenthurm und Urmitz entstanden und hat von dort aus auf die vordem rein landwirtschaftlichen Gemeinden des Amtes Bassenheim und auf andere umliegende Gemeinden wie Kruft, Plaidt und Ochtendung übergreifen. In den rechts-

rheinischen Gemeinden Engers, Bendorf, Sayn und Irlich, die durch ihre Sandstein-, Ton- und Eisenindustrie bereits auf eine gewerbliche Entwicklung eingestellt waren, haben Anfang des 19. Jhdts. ebenfalls mit der Bimsbaustoffherstellung begonnen.

Die Landwirtschaft spielt jedoch auf dem fruchtbaren Boden noch immer eine bedeutende Rolle, wobei der Obst- und Gemüseanbau der Gemeinden am Rhein hauptsächlich der Versorgung der Städte Andernach, Neuwied und Koblenz dient.

In der Waldzone des Vorderen Westerwaldes, im sogenannten Kannebäckerland, ist auf Grund des hier anstehenden Tones um Höhr-Grenzhausen eine bedeutende Keramikindustrie entstanden, die sich in neuester Zeit im Norden bis Siershahn ausdehnt.(46)

Im weiten Umkreis um Koblenz befinden sich nur wenig größere Städte, was zwar eine räumlich große Einflußzone der Stadt möglich macht, aber auch die geringe wirtschaftliche Kraft des Gebietes anzeigt. An eigenen Produkten kann die Umgebung, die Erzeugnisse der Bims- und Tonindustrie ausgenommen, nur landwirtschaftliche Produkte auf den Markt bringen, wobei der Wein die bedeutende Rolle spielt.

Auf Grund des nur bescheidenen Wohlstandes der ländlichen Bevölkerung und ihrer noch immer ziemlich großen Selbstgenügsamkeit und dem daraus folgenden geringen Bedürfnis an zentralen Diensten, sind der Entwicklung von Koblenz als Einkaufs- und Kulturzentrum gewisse Grenzen gesetzt.

2. Mittlere und kleine Zentren der Umgebung.

Die größten Zentren neben Koblenz sind die Städte Neuwied und Mayen, deren Einzugsbereich zwar von Koblenz beeinträchtigt wird, die aber ihrerseits eine dauernde enge Beziehung des wirtschaftlich starken westlichen und nördlichen Umlandes zu Koblenz verhindern.

Die rechtsrheinischen Orte Bendorf, Vallendar, Nieder- und Oberlahnstein und Braubach besitzen als reine Gewerbeorte keine überörtlichen zentralen Funktionen und sind von den meisten höheren zentralen Diensten der Stadt Koblenz abhängig. Ober- und Niederlahnstein üben sogar wie Vororte zentrale Dienste für Koblenz aus. Unter anderem wurde von ihnen ein Teil des Koblenzer Hafen- und Eisenbahngüterumschlags übernommen, wodurch an der Lahnmündung ein dichtes Gewerbe- und Verkehrsgebiet entstanden ist. Im Lahntal selbst haben Bad Ems und Nassau einige zentrale Bedeutung, doch ist Bad Ems noch immer in erster Linie Badeort und Nassau zu klein um Koblenz ernsthaft beeinträchtigen zu können.

Die Rheinstädte südlich von Braubach weisen ein sehr ausgeprägtes eigenständiges Leben auf. Sie üben zwar keinen Einfluß auf eine größere Umgebung aus, verhindern aber, daß Koblenz über Braubach hinaus für ständige Dienste beansprucht wird.

Das Gebiet des Taunus zieht bereits weitgehend zu dem großen Zentrum Wiesbaden hin, so daß hier die Einflußnahme von Koblenz am geringsten ist.

Höhr-Grenzhausen ist nicht nur Mittelpunkt der Keramikindustrie, sondern übt im Kannebäckerland auch zentrale Funktionen aus, wobei allerdings mit der räumlichen Ausdehnung dieses Industriegebietes nach Norden ein Teil der Bedeutung auf Siershahn übergegangen ist. Das bedeutendste Zentrum im Vorderen Westerwald ist jedoch Montabaur.

Der Hunsrück ist das Gebiet der Koblenzer Umgebung, in dem sich am wenigsten größere Siedlungen gebildet haben. Lange Zeit war Kastellaun das größte Zentrum der kaum vom Verkehr erschlossenen Landschaft, wurde dann aber

nach dem Bau der Eisenbahn von dem Rheinstädtchen Boppard überflügelt. Mit der Fertigstellung der Hunsrückhöhenstraße wurde Koblenz für die Bevölkerung des Hunsrücks so schnell erreichbar, daß es fast zum ausschließlichen Zentrum dieses Gebietes wurde.

Von der Bevölkerung des unteren Moseltales und des nördlich anschließenden Maifeldes werden ebenfalls für alle Dinge, die über den täglichen Bedarf hinausgehen, die Leistungen von Koblenz in Anspruch genommen.

Die kleinen Moselorte sind schon rein räumlich nicht zu einer größeren Entwicklung fähig, und der frühere zentrale Ort des südlichen Maifeldes, Münstermaifeld verliert auf Grund seiner verkehrsunünstigen Lage immer mehr an Bedeutung und seine Einflußzone ist bereits in die der größeren Zentren Mayen und Koblenz aufgegangen.

Die genannten zentralen Orte üben in einem kleineren Teilgebiet des Koblenzer Umlandes zentrale Dienste unterer und mittlerer Ordnung aus; die zentralen Dienste höherer Ordnung werden jedoch ausschließlich in Koblenz angeboten.

3. Nahverkehrsverbindungen.

Die Stärke der Wirtschaftsbeziehungen eines Ortes zu seinem Umland spiegelt sich in der Zahl der Verkehrsverbindungen wider. Je größer die Inanspruchnahme der zentralen Dienste einer Stadt ist, um so größer wird in der Regel die Zahl der Verkehrsverbindungen sein.

Ein Blick auf die Verkehrsfrequenzkarte (Abb.18) zeigt, daß sich von der Stadt Koblenz aus ein dichtes Verkehrsnetz über alle Gebiete ihres Umlandes spannt. Die starken Verkehrsverbindungen der Rheintalstrecke dürfen allerdings nur zum Teil in diese Betrachtung einbezogen werden, da sie meist dem Fernverkehr und nicht dem Ortsverkehr nach Koblenz dienen.

Neben Bundesbahn und Bundespost hat die Kevag (Koblenzer Elektrizitäts- und Verkehrs-AG), die ursprünglich nur dem städtischen Straßenbahnverkehr diente, heute mit einer Gesamtstreckenlänge von 110 km einen großen Teil des Nahverkehrs übernommen. Ihr Verkehrsnetz führt auf den Westerwald bis Höhr-Grenzhausen, rheinabwärts bis Bendorf, nach Osten bis Arenberg und Immendorf, rheinaufwärts bis Oberlahnstein und Kapellen. Im Westen reicht es nur bis zu den Vororten Moselweiß und Metternich.

Die Hunsrückbahn von Simmern über Kastellaun stellt keine direkte Verbindung zur Stadt her, sondern schließt sich schon in Boppard an die Rheintalstrecke an. Dagegen führt eine wichtige Omnibuslinie von Simmern über Kastellaun, Emmelshausen, Waldesch nach Koblenz. Durch zahlreiche Querverbindungen wird die Stadt fast für alle Dörfer des Hunsrücks gut erreichbar.

Die Moseltalbahn, die wie die Lahntalbahn schon lange ihre strategische Bedeutung verloren hat (Berlin - Metz), dient heute vorwiegend dem Nahverkehr im Moseltal.

Auch die Bewohner des südlichen Maifeldes können sich durch einen Bus von Münstermaifeld nach Hatzenport an diese Bahnlinie anschließen.

Vom nördlichen Maifeld besteht neben der Bahnlinie Mayen-Polch - Ochtendung - Rübenach - Koblenz ein reger Omnibusverkehr. Das gleiche gilt für die Orte des Neuwieder

Beckens, wie Weißenthurm, Kettig, Kärlich, Mülheim, St. Sebastian, Kaltenengers, Urmitz, in deren Gebiet schon infolge der räumlichen Nähe zu Koblenz ein großes Verkehrsbedürfnis besteht.

Ein häufiger, schneller Pendelverkehr mit Bahn und Bus stellt die Verbindung mit den Nachbarzentren Neuwied und den Trabantenstädten Nieder- und Oberlahnstein her.

Die starke Beanspruchung der Rheintalstrecke durch den Fernverkehr hat die Einrichtung von Omnibuslinien für die Nahverbindungen notwendig gemacht. Auch im Lahntal ist der Bus neben die Bahn getreten. Vom Taunusrand führen die Verbindungen dann sowohl ins Rheintal als auch ins Lahntal.

Nicht sehr günstig ist die Bahnverbindung des Westerwaldes mit Koblenz. Die Bahn von Siershahn - Montabaur mündet ohne direkten Anschluß nach Koblenz bereits bei Engers in die Rheintalstrecke ein. Jedoch bestehen schnelle und zahlreiche Omnibusverbindungen zwischen den Ortschaften des Westerwaldes und Koblenz.

So geht von Koblenz ein dichtes, sternstrahliges, durch viele Querverbindungen verknüpftes, öffentliches Verkehrsnetz auf Eisenbahnen und zahlreichen gut ausgebauten Bundes- und Landstraßen aus, das für die Umlandbewohner eine schnelle Verbindung zum Zentrum herstellt und heute immer mehr durch den Individualverkehr mit PKW ergänzt und verdichtet wird.

III. Die zentrale Bedeutung der Stadt Koblenz.

Die zentrale Bedeutung eines Ortes zeigt sich wohl am anschaulichsten an der Zahl und Größe der vorhandenen zentralen Einrichtungen, aber schneller und für große Übersichten geeigneter an dem Anteil der Bevölkerung die zentrale Dienste ausübt. Zu diesen zentralen Berufsgruppen gehören die in den typisch städtischen Wirtschaftszweigen Handel, Verkehr und Dienstleistungen beschäftigten Personen. H. Arnold (1) hat an Hand von Durchschnittsberechnungen nachgewiesen, daß eine zentrale Schicht von 10% der Gesamtbevölkerung den Eigenbedarf eines Ortes an zentralen Gütern und Diensten decken kann. Übersteigt der Anteil der zentralen Berufsgruppen diesen Prozentsatz, so ergibt sich ein Bedeutungsüberschuß, der auf die Versorgung des Umlandes entfällt.

Wie die folgende Tabelle 13 für Koblenz zeigt, ist die Anzahl der in den Wirtschaftszweigen Handel, Verkehr und Dienstleistungen Beschäftigten von 1925 bis 1961 etwa auf das Doppelte angestiegen. Jedoch hat sich der Anteil der zentralen Schicht an der Gesamtzahl der Beschäftigten nur unwesentlich von 56% auf 53% verändert. Der Anteil an der Gesamtbevölkerung ist im gleichen Zeitraum von 24% auf 30% gestiegen, was darauf zurückzuführen ist, daß ein größerer Anteil der Bevölkerung in einem Beschäftigtenverhältnis steht.

Tab.13 Die zentralen Berufsgruppen der Stadt Koblenz.

Wirtschaftszweig:	Beschäftigte:			
	1925 ¹⁾	1939 ²⁾	1950 ³⁾	1961 ⁴⁾
Handel	9.811	14.781	10.545	12.041
Verkehr			6.131	16.824
<u>Dienstleistungen</u>	4.439	7.386	6.759	
Zentrale Berufsgruppen zusammen	14.250	22.167	23.435	28.865
Beschäftigte aller nicht landwirtschl. Wirtschaftszweige	25.232	33.050	37.432	53.708
Anteil der zentralen Schicht an der Gesamtbeschäftigtenzahl	56%	67%	62%	53%
Bevölkerung	58.322 ⁵⁾	86.501 ⁶⁾	66.444 ⁷⁾	99.240 ⁸⁾
Anteil der zentralen Schicht an der Gesamtbevölkerung	24%	25%	35%	30%

1) 82, Bd.404, 16,S.81

5) 82,Bd.401,I, S.63

2) 82, Bd.568, 11,S.17

6) 83,Bd.1 S.32/33

3) 83, Bd. 15, S.46

7) 83,Bd.12

4) 83, Bd.110, S.158 ff.

8) 83,Bd.97

Setzt man voraus, daß die Stadt mit 10% der Gesamtbevölkerung sich selbst mit allen zentralen Gütern und Diensten versorgen könnte, so spricht der Anteil von etwa 30% an der Bevölkerung und die Tatsache, daß über die Hälfte der beschäftigten Personen in zentralen Berufsgruppen tätig ist, für eine trotz der relativ geringen Einwohnerzahl von 100.000 Personen weit über das Stadtgebiet hinausgreifende zentrale Bedeutung und für eine Vielfalt von zentralen Einrichtungen.

Daß die zentrale Bedeutung weitgehend unabhängig von der absoluten Größe, d.h. von der Bevölkerungszahl eines Ortes ist, zeigt auch die in der Nähe von Koblenz gelegene Stadt Limburg an der Lahn, die mit rund 16.000 Einwohnern bereits zu den Zentren höherer Ordnung gezählt wird. (vgl. 45). Auch hier liegt wie bei Koblenz die Begründung in der ländlichen Umgebung, deren Bewohner keine großen Ansprüche an einen zentralen Ort stellen. In einer Stadt wie Limburg fehlen zwar einige Einrichtungen höherer Ordnung, besonders auf kulturellem Gebiet, aber bei geringem Bedarf der Umgebung ist das Vorhandensein aller zentralen Einrichtungen höherer Ordnung keine Voraussetzung für einen Ort höchster zentraler Bedeutung. Die folgende Untersuchung der in Koblenz vorhandenen zentralen Einrichtungen soll die Bedeutung der Stadt als zentraler Ort näher beleuchten und das durch die statistische Methode gewonnene Ergebnis untermauern.

IV. Die zentralen Einrichtungen in der Stadt.

Während statistische Methoden für großräumige Untersuchungen unerlässlich sind, ergibt die Betrachtung der einzelnen zentralen Einrichtungen den besten, wenn auch, wegen des vielfältigen funktionellen Charakters, keinen zahlenmäßig faßbaren Eindruck von der zentralen Bedeutung einer Stadt. Je mehr und je bedeutendere zentrale Einrichtungen vorhanden sind, um so größer ist die Bedeutung eines zentralen Ortes. So ließe sich eine beliebig fein untergliederte Aufteilung, angefangen von einem zentralen Ort mit nur einer zentralen Einrichtung (= "Hilfszentraler Ort" bei Christaller) bis hinauf zu den Weltstädten mit sämtlichen zentralen Einrichtungen anfertigen, die aber für diese Arbeit ohne Bedeutung wäre.

Da Koblenz bereits mittels der statistischen Methode als großes Zentrum ausgewiesen wurde, kann sich die folgende Untersuchung weitgehend auf die Einrichtungen beschränken, die für diese Zentren bezeichnend sind. Das Vorhandensein von kleineren zentralen Einrichtungen kann in einer Stadt mit 100 000 Einwohnern ohnehin vorausgesetzt werden. Diese beschränken ihren Einfluß auf einen verhältnismäßig kleinen Teil des Umlandes. Für die Begrenzung des Einflusbereiches einer Stadt sind dagegen ausschließlich die Ausstrahlungen der bedeutendsten Einrichtungen kennzeichnend. Die zentrale Bedeutung der Stadt Koblenz wird im folgenden an der Vielzahl der vorhandenen Einrichtungen aufzuzeigen sein. Bei der Untersuchung der einzelnen Einrichtungen konnte nur die räumliche Ausdehnung ihrer Einzugsbereiche einigermaßen genau ermittelt werden. Von einer Feststellung der Stärke der jeweiligen Beziehungen mußte abgesehen werden, da meistens keine exakten Angaben über die Anzahl der Personen, die Koblenz aufsuchen, zu beschaffen waren.

1. Einrichtungen der Verwaltung.

Wiederholt wurde darauf hingewiesen, daß seit der Entstehung von Koblenz die eigentlichen Aufgaben der Stadt militärischer und verwaltender Art waren.

Es sei nochmals an die kurtrierische Zeit erinnert, in der Koblenz Residenz- und Verwaltungshauptstadt des Erzstiftes und Kurfürstentums Trier war, zu dessen Gebiet das Moseltal, die südliche Eifel und der südliche Westerwald von Koblenz über Montabaur bis Limburg gehörte.

Diese Tatsache mag mit dazu beitragen, daß der Bereich des früheren Erzstiftes noch heute eine enge Bindung an Koblenz aufweist, denn die Ausübung der Verwaltungsfunktionen erleichterte auch den übrigen städtischen Funktionen die Ausdehnung auf das klar begrenzte Verwaltungsgebiet.

In preußischer Zeit fielen Koblenz abermals die Verwaltungsaufgaben einer Provinzhauptstadt zu, in der die zivile wie die militärische Verwaltung der Rheinlande, das Oberpräsidium und das Generalkommando ihren Sitz hatten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg von 1946 bis 1950 war Koblenz die Hauptstadt des aus den Regierungsbezirken Koblenz, Trier, Montabaur, Rheinhessen und Pfalz neu gebildeten Landes Rheinland-Pfalz. Trotz eifriger Bemühungen Koblenz und Trier an Nordrhein-Westfalen, Montabaur und

Rheinhessen an Hessen und die Pfalz an Baden-Württemberg oder Bayern anzuschließen, hat sich das kleine Bundesland von 19.828 qkm (168) bis heute erhalten.

Nur ist die Landesregierung zur großen Enttäuschung für Koblenz in das am äußersten Ostrand von Rheinland-Pfalz gelegene Mainz verlegt worden. Die Stadt Koblenz ist nur noch Hauptstadt des Regierungsbezirks Koblenz, der mit 6.375 qkm und 986.829 Einwohnern (168) der flächenmäßig größte Bezirk des Landes ist, einwohnermäßig jedoch von der Pfalz mit 1.208.264 Einwohnern übertroffen wird.

Der Regierungsbezirk ist im ganzen gesehen ein langgestrecktes Gebiet mit ausgeprägter Nord-Süd-Ausdehnung. (Abb.19) Im Osten von Rüdesheim bis Koblenz bildet der Rhein die Grenze. Nordöstlich von Koblenz werden in einem schmalen Streifen die Kreise Neuwied und Altenkirchen auf dem Westerwald mit einbezogen. Linksrheinisch umfaßt der Regierungsbezirk die Kreise Ahrweiler, Mayen, Koblenz-Stadt und Koblenz-Land, Cochem, St.Goar, Zell, Simmern, Bad Kreuznach und Birkenfeld.

Bereits durch die Bezirksregierung muß Koblenz die Verwaltungsfunktionen betreffend, zu den höheren zentralen Orten gezählt werden. Seine Bedeutung als Verwaltungszentrum wird aber noch dadurch gesteigert, daß einige Behörden der Landesregierung trotz der Verlegung nach Mainz in Koblenz geblieben sind und einen weit über den Regierungsbezirk hinausgehenden Einzugsbereich aufweisen. Erwähnt seien das Oberverwaltungsgericht, die Oberfinanzdirektion, das Hauptzollamt und das Oberlandesgericht, dessen Bezirk sich über 2.279 Gemeinden mit 2.171.000 Einwohnern ausdehnt und die Landesgerichtsbezirke Koblenz, Kreuznach, Trier und Mainz umfaßt. (83, Bd. 108, S.18 f).

Im Zusammenhang mit der Verwaltung seien auch die militärischen Aufgaben kurz erwähnt. Auf Grund seiner günstigen Lage war Koblenz immer bevorzugte Militär- und Garnisonstadt.

1824 gründete Friedrich Wilhelm III. hier die preußische Garnison, in der Gneisenau der erste Kommandierende General eines Korps war, und von wo aus Goeben 1870 das VIII. Korps in den Feldzug führte. Nach dem Ersten sowie nach dem Zweiten Weltkrieg lagen hier französische Soldaten in Garnison. Im März 1957 zog die 5. Panzerdivision als erste deutsche Einheit wieder in Koblenzer Kasernen ein. Die Bundeswehr - Garnison Koblenz ist heute die größte Garnison Europas und umfaßt rund 14.000 Militärpersonen mit 6.000 Angehörigen. Außerdem werden etwa 5.400 Arbeiter und Angestellte und über 100 Beamte beschäftigt. (71)

Neben vielen örtlichen Behörden der Militärverwaltung sei das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung genannt, das seinen Sitz nicht in der Bundeshauptstadt, sondern in der großen rheinischen Garnisonstadt gewählt hat.

2. Wirtschaftliche Einrichtungen.

a. Koblenz als Einkaufszentrum.

Der Einzelhandel ist wohl der Arbeitszweig, der am meisten durch die Ausübung der Verwaltungsfunktionen gefördert wird. Der notwendige Gang zu den Behörden wird oft mit nicht immer notwendigen, oder zumindest nicht in Koblenz notwendigen Einkäufen verbunden. Doch ist die Häufigkeit des Besuchs in der Stadt immer noch von dem Aufwand an Zeit und Geld sowie von anderen schneller erreichbaren Zentren abhängig. Was die Konkurrenz anderer großer Zentren anbelangt, so ist die Lage der Stadt Koblenz recht günstig. Zwischen ihr und den größeren Zentren der Umgebung Bonn (60 km) und Köln (95 km) im Norden, Mainz, Wiesbaden (90 km) im Süden, Trier (110 km) im Westen und Frankfurt (130 km) im Südosten liegt keine größere Stadt.

Die Bedeutung der Stadt Koblenz als Einkaufszentrum wurde bereits in der Beschreibung des Geschäftszentrums (Abschnitt B, I, 2a) mit der Löhrrstraße als Hauptgeschäftsstraße hervorgehoben und soll durch die Tabelle 14 nochmals bekräftigt werden.

Tab. 14	Steuerpflichtiger Gesamtumsatz in 1.000 DM					
	1961 ¹⁾	1957 ²⁾	1954 ³⁾	1961 ¹⁾	1957 ²⁾	1954 ³⁾
Einzelhandel	801	853	1.011	275.004	191.112	143.377
Eh.mit Waren aller Art	29	27	--	53.897	22.577	--
Eh.mit Nahrungs- u.Genußmitteln	323	362	--	68.747	51.341	--
Eh.mit Bekleidung, Schuhen u. Sportartikeln	116	135	--	56.065	55.205	--
Eh.mit Eisen- u. Haushaltswaren	85	77	--	29.648	21.031	--
Eh.mit Papier- u. Schreibwaren	62	62	--	8.231	6.871	--
Eh.mit Drogen, Körperpflegeartikeln u.ä.	70	72	--	17.281	12.156	--
Eh.mit Maschinen Fahrrädern, Kfz. u.Zubehör	41	39	--	28.907	14.136	--
Sonstiger Fach-Eh.	75	91	--	12.226	7.795	--
Alle Wirtschaftsabt. insgesamt	3.125	3.316	--	1.460.735	1.001.418	--

¹⁾ 83,Bd.105,S.60

²⁾ 83,Bd. 65,S.50

³⁾ 83,Bd. 41,S.58

Die hohe Zahl von 801 Einzelhandelsgeschäften und einem Gesamtumsatz von rund 275 Mill. DM und einer Beschäftigtenzahl von 5.500, spricht für ein großes, vielfältiges Angebot an allen Gebrauchsartikeln des täglichen Bedarfs bis zu den wertvollsten, spezialisierten Gegenständen.

Das Hauptgewicht des Koblenzer Einzelhandels liegt auf dem Gebiet der Nahrungs- und Genußmittel und auf Kleidung und Schuhen. Außerdem besteht ein reichhaltiges Angebot an Eisen- und Haushaltswaren, Drogen und Körperpflegeartikeln sowie an Papier und Schreibwaren.

Ein großer Teil der Einzelhandelsgeschäfte, insbesondere bei Nahrungs- und Genußmitteln befinden sich in Vororten und reinen Wohngegenden und dienen ausschließlich zur Deckung des Eigenbedarfs der Koblenzer Bevölkerung. Für die Versorgung des Umlandes kommen hauptsächlich die zahlreichen, zum Teil ziemlich großen Einzelhandelsgeschäfte der Löhrrstraße und der umliegenden Straßen in Betracht.

Doch hebt das Vorhandensein vieler Einzelhandelsgeschäfte allein die Stadt Koblenz noch nicht über die Bedeutung eines Mittelzentrums hinaus, zumal der größte Teil des Angebots auf die Bedürfnisse der ländlichen Umlandbewohner abgestimmt ist und einen mehr mittelstädtischen als großstädtischen Eindruck erweckt.

So besteht dort eine besonders enge Verbindung zu Koblenz als Einkaufszentrum, wo kein anderes Mittelzentrum besser zu erreichen ist. Zu diesen Gebieten gehört der Vordere Hunsrück etwa bis Emmelshausen, das Moseltal bis Cochem, das noch ganz im Bereich der 60-Minuten-Isochrone liegt, das südliche Maifeld, das über Hatzenport durch das Moseltal mit Koblenz in Verbindung steht und das Vordere Maifeld etwa bis Bassenheim, Plaidt und Weißenthurm, also etwa das Gebiet im Bereich der 30-Minuten-Isochrone. Westlich davon macht sich bereits der Einfluß des Zentrums Mayen bemerkbar.

Rechtsrheinisch gehört der Vordere Westerwald mit dem Kannebäckerland zu dem engeren Einzugsbereich von Koblenz, allerdings machen sich auch hier um Höhr-Grenzhausen viele eigenständige Züge bemerkbar. Das gleiche gilt

das untere Lahntal bis Nassau, in dem Bad Ems und Nassau einen Teil der Besucher von Koblenz abwerben.

Über diesen Einzugsbereich der Einzelhandelsgeschäfte hinaus greifen nur die zentralen Einrichtungen der Kaufhäuser und großen Bekleidungs- und Möbelhäuser, die durch ihr großes Angebot und durch die zusätzliche Dienstleistung der Warenlieferung auch Käufer aus weiter entfernten Gebieten oder aus Einzugsbereichen umliegender Mittelzentren anlocken.

Die großen Kaufhäuser, Bekleidungs- und Möbelhäuser erlauben es, Koblenz zur Gruppe der höheren zentralen Orte zu rechnen. Der für diese Geschäfte typische Einzugsbereich des Koblenzer Kaufhofes (siehe Abb. 20) reicht im Hunsrück bis Simmern und Kastellaun, in der Eifel bis Mayen, auf dem Westerwald bis Selters und Montabaur und rheinabwärts bis Oberwesel. Nur im Taunus bestehen so gut wie keine Beziehungen zu Koblenz.

Erwähnenswert ist noch die Tatsache, daß der Ausschlag der 30-Minuten-Isochrone rheinabwärts bis Remagen und der 60-Minuten-Isochrone rheinaufwärts bis kurz vor Bingen und lahnaufwärts bis Limburg für den Einzugsbereich des Koblenzer Einkaufszentrums ohne Bedeutung bleibt. (vergl. Abb. 18). Rheinabwärts verhindert das Zentrum Neuwied sowie die nördlich davon gelegenen großen Rheinstädte Bonn und Köln eine weitere Ausdehnung von Koblenz, rheinaufwärts besteht in den weitgehend selbständigen Rheinorten kein großes Bedürfnis an einem größerem Einkaufszentrum und lahnaufwärts zieht das Zentrum Limburg große Teile seiner Umgebung an sich.

b. Zentrale Einrichtungen des Großhandels.

Der Großhandel wurde in Abschnitt C,I,3 nicht unter dem Gesichtspunkt der Zentralität behandelt, weil die Versorgung des Umlandes nur einen kleinen Teil seiner Bedeutung ausmacht. Für die 1961 gezählten 304 Großhandelsbetriebe (83,Bd.105,S.60) war bestimmt die verkehrsgünstige Lage der Hauptgrund ihrer Niederlassung in Koblenz. Die Größe des von ihnen belieferten Gebietes ist u.a. abhängig von Art und Größe der Betriebe sowie der gehandelten Ware und deren Frachtkosten, so daß sich wahrscheinlich für jeden der 304 Großhandelsbetriebe ein andersgestalteter Einzugsbereich ergibt, der zudem weit über das Umland von Koblenz hinausgreift.

Nur einige Einrichtungen des Großhandels haben eine direkte Beziehung zum Umland und stehen in vollkommener Abhängigkeit von den Umlandbedingungen.

Dazu gehört in Koblenz der Städtische Schlachthof, die Großmarkthalle und die Molkereigenossenschaft. Alle drei Einrichtungen sammeln ihre Ware im Umland und verteilen sie auch dort wieder.

Zum Ergänzungsgebiet des schon seit preußischer Zeit bestehenden Städtischen Schlachthofes gehören fast alle Gemeinden im Umkreis von 60 km. Sie liefern das Vieh ihrer Landwirtschaftsbetriebe an den Koblenzer Schlachthof und werden auch von ihm wieder mit Fleisch beliefert.

1962 wurden folgende Tiere aufgetrieben:⁺

Großvieh	12.845
Kälber	3.065
Schweine	19.878
Schafe und Ziegen	336

⁺Nach Angaben der Stadtverwaltung Koblenz, Pressestelle

Der 1925 in Koblenz-Lützel gegründete Erzeugergroßmarkt für Obst und Gemüse ist der zentrale Umschlagplatz für die Produkte der mittelhheinischen Obsterzeuger. Rund 100 Sammelstellen verteilen sich über das ganze Gebiet des Regierungsbezirkes Koblenz. Die größten Obst- und Gemüsemengen liefern jedoch die Gemeinden des Rhein- und Moseltales, wo sich im Laufe der Zeit Anbauschwerpunkte für Süß- und Sauerkirschen und Erdbeeren gebildet haben. Das Mittelrheingebiet ist in den letzten Jahren zum größten zusammenhängenden Süßkirschenanbaugebiet Deutschlands geworden. Im Erzeugergroßmarkt Koblenz wurden seit 1952 im Jahr durchschnittlich 75.000 Zentner Süßkirschen, 15.000 Zentner Sauerkirschen und 7.000 Zentner Erdbeeren umgeschlagen.

Von den übrigen Obstsorten haben die Äpfel mit durchschnittlich 60.000 Zentnern den mengenmäßig größten Anteil, doch handelt es sich hierbei meist um minderwertiges Wirtschaftsobst zur industriellen Verwertung. Nach der Spezialisierung auf den Obstanbau ist die Anlieferung von Gemüse nur noch geringfügig und dient hauptsächlich der Versorgung der nächsten Umgebung.

Das Absatzgebiet für Frischobst ist vor allem das Rhein-Ruhr-Gebiet und der Norddeutsche Raum, für Industrieware das ganze Bundesgebiet. ++

Wesentlich beschränkter in seinem Einzugs- und Absatzbereich ist auf Grund von Abmachungen zwischen den einzelnen Molkereien die Molkereigenossenschaft "Milchhof Koblenz", die aus einem vorwiegend auf der Eifel gelegenen Gebiet ihre Rohmilch bezieht und auch alle Gemeinden dieses Gebietes wieder mit Frischmilch versorgt. (siehe Abb. 21). Pro Tag werden aus diesem Ergänzungsgebiet etwa 8.000 bis 9.000 kg Milch angeliefert (1963 insgesamt 26,7 Mill. kg). Der Frischmilchabsatz, der zum großen Teil auf die Städte Koblenz, Neuwied und Andernach entfällt, betrug 1963 rund 18 Mill. kg. Die übrige Rohmilch wird zu Butter, Käse und Joghurt verarbeitet. +++

++ Nach Angaben des Erzeugergroßmarktes Koblenz.

+++ Nach Angaben der Molkereigenossenschaft "Milchhof Koblenz"

c. Strom-, Gas- und Wasserversorgung.

Unter den zentralen Einrichtungen nehmen die Elektrizitäts- und Gaswerke eine besondere Stellung ein.

In Koblenz hatte die Koblenzer Straßenbahngesellschaft bereits 1898 die Stromherstellung und -versorgung aufgenommen. 1926 stellte die Gesellschaft, die 1939 den Namen Koblenzer Elektrizitätswerk und Verkehrs-AG (Kevag) annahm, die eigene Stromherstellung ein und schloß einen Stromlieferungsvertrag mit dem RWE (Rheinisch-Westfälisches-Elektrizitätswerk) ab, das jetzt in Koblenz das Moselkraftwerk betreibt und eine Umspannungsstation in Wallersheim unterhält.

In ihrer Aufgabe als Stromverteiler versorgt die Kevag den Stadt- und Landkreis Koblenz sowie den Unter- und Oberwesterwaldkreis, ein Gebiet von rund 13.000 qkm mit Strom. In diesem Versorgungsgebiet, das sich hauptsächlich auf den Westerwald erstreckt, sind 70.000 Haushalte, vor allem aber das Keramische Gewerbe des Kannebäckerlandes, die Basaltindustrie des Oberwesterwaldkreises und die Bimsbaustoffindustrie des Neuwieder Beckens an das Stromnetz angeschlossen. Die jährliche Stromabgabe der Kevag lag 1958 bei 188,2 Mill.kWh, 1959 überschritt sie bereits über 200 kWh und nähert sich heute schon der 250 Mill kWh Grenze.⁺

Die Gas- und Wasserversorgung in Koblenz liegt seit 1928 in den Händen der Energieversorgungsgesellschaft Mittelrhein (EVM).

Während sich die Wasserversorgung aus den Wasserwerken Oberwerth, Horchheim und Metternich auf das Koblenzer Stadtgebiet beschränkt und dort eine jährliche Wasserabgabe von 4,5 bis 5 Mill.cbm erreicht, erstreckt sich der Wirtschaftsraum des Koblenzer Gaswerkes, das an die Fernleitungen der Ruhrgas AG angeschlossen ist, weit über das Stadtgebiet hinaus. Neben rund 13,5 Mill.cbm Gas, die der Versorgung der Stadt Koblenz dienen, werden rund 29 Mill.cbm an die Städte und Gemeinden des Landkreises Koblenz und der Kreise Mayen, Ahrweiler, Neuwied und St.Goarshausen geleitet.⁺⁺

⁺Nach Auskünften der Kevag Koblenz und nach der Jubiläumsschrift: "KEVAG 1886 - 1961", Darmstadt 1961

⁺⁺Nach Angaben der EVM und nach dem "Illustrierten Wirtschaftsspiegel Koblenz". Almanach Verlagsges. Darmstadt

Die zentrale Bedeutung des Elektrizitäts- und Gaswerkes muß nach der Größe dieser Einrichtung und ihres Versorgungsgebietes in die höhere Stufe eingegliedert werden, auch wenn die Energie nicht selbst erzeugt wird. Denn bei allen zentralen Diensten kommt es in erster Linie auf die Verteilung, nicht auf die Herstellung, an.

d. Banken, Versicherungen, Handelsvertretungen und weitere wirtschaftliche Einrichtungen höherer Ordnung.

Ein gutes Merkmal für die wirtschaftliche Regsamkeit und die zentrale Bedeutung einer Stadt ist die Anhäufung von Banken, Versicherungen und Handelsvertretungen.

19 Banken und Bankfilialen (83, Bd. 105, S.60) haben sich im Laufe der Zeit in Koblenz niedergelassen, darunter als Einrichtung höherer Art die Landeszentralbank von Rheinland-Pfalz.

Besonders auffallend ist auch die Anhäufung der Niederlassungen in- und ausländischer Versicherungsgesellschaften. 9 Krankenkassen, 11 Krankenversicherungen, 17 Lebensversicherungen, 31 Sachversicherungen und 50 Versicherungsagenturen haben Koblenz zu dem Versicherungszentrum des Mittelrheingebietes gemacht.(47)

Für die Bedeutung der Stadt in der weiteren Umgebung spricht auch die hohe Zahl von über 200 Handelsvertretungen, deren Tätigkeit sicherlich nur zum kleinen Teil auf die Stadt selbst beschränkt ist. Hier ist der Landesverband der Handelsvertretungen, der seinen Sitz in Koblenz hat, größte zentrale Einrichtung. (87)

Als weitere bedeutendere wirtschaftliche Einrichtungen seien für Koblenz noch die Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer für die Regierungsbezirke Koblenz und Montabaur genannt, die Oberpostdirektion sowie der Hauptbahnhof, dessen Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt bereits erläutert wurde.

Die Betrachtung aller wirtschaftlichen zentralen Einrichtungen, von denen nur die typischsten herausgegriffen wurden, bestätigen die Feststellung, daß die Stadt Koblenz in wirtschaftlicher Beziehung als höheres Zentrum

des Mittelrheingebietes anzusehen ist. Sein Ergänzungs-gebiet umfaßt zwar nicht wie das des Verwaltungszentrums den ganzen Regierungsbezirk Koblenz, reicht aber weit in die Einzugsbereiche der umliegenden Mittelzentren Neuwied, Mayen, Montabaur und Bad Ems/Nassau hinein.

3. Das Arbeitszentrum Koblenz.

Sehr enge Beziehungen bestehen zwischen einem Arbeitsort und den Siedlungen, die durch tägliche Pendelwanderung mit diesem zentralen Ort in Verbindung stehen. Hier wird die gegenseitige Leistung in der Stadt-Land-Beziehung besonders deutlich, indem das Land die Arbeitskräfte stellt, von denen die Wirtschaft der Stadt abhängig ist, die Stadt dagegen gute Arbeitsmöglichkeiten bietet, die den Wohlstand des Umlandes fördern.

Für die Pendelwanderung ist die Entfernung vom Arbeitsort und eine gute Verkehrsverbindung mit ihm von ausschlaggebender Bedeutung. Unter gleich guten Arbeitsbedingungen wird im allgemeinen der Arbeitsplatz vorgezogen werden, der schneller und mit weniger Kosten zu erreichen ist.

Nach einer Erhebung im Jahre 1961 waren in Koblenz 53.708 Personen beschäftigt. Davon hatten jedoch 20.513 Beschäftigte ihren Wohnsitz nicht in der Stadt, sondern in den Gemeinden der Umgebung. Güls, Oberlahnstein, Rübenach, Bendorf, Vallendar, Niederlahnstein, Mülheim, Urbar, Arzheim und Rhens stellten mehr als 500 Einpendler, wobei in Güls und Oberlahnstein die Gesamtzahlen sogar über 1.000 hinausreichten. (siehe Tab.15).

Die Skizze der Pendelwanderung im Koblenzer Raum (Abb.22), in der nur die Gemeinden berücksichtigt wurden, von denen mehr als 30 Pendler nach Koblenz fahren, zeigt, daß der größte Teil der Wohnorte, von denen ein reger Pendelverkehr nach Koblenz besteht, im Umkreis von 15 km liegt. In diesem Bereich wohnen mehr als 60% aller Pendler. Über diese 15 km Grenze hinaus reichen im wesentlichen nur die Orte des Moseltales bis Cochem, die an der Bahnlinie Koblenz - Mayen liegenden Gemeinden, und die Orte des Lahntales bis Diez und des südlichen Rheintales bis Oberwesel, also nur die Gemeinden, die eine schnelle, direkte

Bahnverbindung nach Koblenz haben.

Der Pendelwanderbereich nach Koblenz liegt vollkommen im Bereich der 60-Minuten-Isochrone (vgl. Abb. 18), bleibt aber auf dem Westerwald, im nördlichen Rheintal und im Neuwieder Becken weit hinter dieser zurück. Hier ziehen die tonverarbeitende Industrie des Westerwaldes, die rechts- und linksrheinische Bimsbaustoffindustrie sowie der große Gewerbeort Neuwied die freien Arbeitskräfte des Umlandes an sich.

Seit 1950 ist die Zahl der Erwerbstätigen, die nach Koblenz fahren und dort in der Verwaltung, der Industrie, im Handwerk, im Handel u.a. ihren Lebensunterhalt verdienen von 12.363 auf 20.513 also fast um das Doppelte gestiegen; der Einzugsbereich hat sich jedoch räumlich nur unwesentlich erweitert. Im Zusammenhang mit der in der Umgebung von Koblenz erst jetzt stärker einsetzenden Rationalisierung der landwirtschaftlichen Arbeit werden dort auch noch weitere Arbeitskräfte frei werden, die den mit der Industrialisierung in Koblenz ansteigenden Arbeitskräftebedarf decken können.

Diese Tatsache ist nicht zuletzt ein großer Anreiz für die Niederlassung neuer Gewerbe und Industriebetriebe.

Tab. 15 Einpendler nach Koblenz (über 30 Personen)

	1961 ⁺	1950 ⁺⁺
insgesamt:	20.513	12.363
davon aus:		
Güls	1.042	683
Oberlahnstein	1.002	348
Rübenach	812	531
Bendorf	798	381
Vallendar	782	509
Niederlahnstein	713	344
Mülheim	709	510
Urbar	565	262
Arzheim	541	370
Rhens	506	307
Boppard	484	312
Bad Ems	385	235
Kesselheim	343	202
Lay	341	255
Arenberg	331	180
Braubach	309	151
Neuwied	307	203
Winningen	304	204
Waldesch	267	109
Andernach	254	143
Kobern	251	156
Bassenheim	245	146
St. Sebastian	243	131
Urmitz	241	122
Dieblich	226	151
Kärlich	225	168
Eitelborn	219	100
Immendorf	211	109
Höhr-Grenhausen	183	74
Engers	180	98
Bad Salzig	169	104
Kaltenengers	164	97
Weißenthurm	164	124
Polch	161	132
Brey	159	101
Neuhäusel	153	71
Ochtendung	149	139
Weitersburg	135	110
Oberspay	134	100
Montabaur	132	
Mayen	128	103
Bubenheim	125	
Arzbach	123	66
Kap. Stollenfels	113	107
Nassau	112	67
Niederfell	109	69
Niederspay	105	73
Osterspay	98	59

⁺Bisher unveröffentlichte Erhebung des Stat.Landesamtes
Bad Ems

⁺⁺ 72, Bd. 28, S. 108

	1961	1950
Heimbach Weis1	84	
Kamp Bornhfm	84	42
Lehmen	83	64
Kettig	83	
Kadenbach	82	31
Hillscheid	77	
Oberwesel	76	54
Niederwerth	73	66
Oberfell	73	47
Loef	72	44
Buchholz	72	
Nievern	72	
Brodenbach	71	40
Gondorf	70	42
Emmelshausen	67	
Burgen	64	44
Hatzenport	63	42
Alken	63	32
Simmern	56	
Treis	56	
Fachbach	54	
Hirzenach	54	
Plaidt	52	
Nörtershausen	50	
St.Goar	47	31
Kattenes	45	30
Niederelbert	44	
Niedermendig	40	
Rüber	39	
Kottenheim	39	
Cochem	39	48
Dausenau	38	34
Udenhausen	38	
Weiler	37	
Münstermaifeld	37	45
Kruft	35	
Müden	34	
Biebernheim	34	34
Brohl	33	37
Wolkeq	32	
Irlich	32	
St.Goarshausen	21	
Dahlheim	30	
Filsen	30	
Werlau	30	
Horressen	30	
Bingen	30	



4. Soziale Einrichtungen.

Unter den sozialen Einrichtungen eines höheren Zentrums sind vor allem große Krankenhäuser, Heime und Niederlassungen von Fachärzten zu nennen.

In Koblenz bieten 9 Krankenhäuser, 5 Altersheime, 2 Kinderheime und rund 100 Fachärzte aller medizinischen Spezialgebiete die zentralen Dienste der ärztlichen Behandlung und der Betreuung an.

Der Einzugsbereich der großen Krankenhäuser reicht naturgemäß am weitesten. Nach Angaben der Städtischen Krankenanstalten Koblenz erstreckt er sich über die ganzen Regierungsbezirke Koblenz und Montabaur, wobei 1962 87,3% der Patienten aus dem Regierungsbezirk Koblenz und 10,2% aus dem Regierungsbezirk Montabaur kamen. Dieser Bereich der Krankenanstalten liegt allseitig um die Stadt verteilt und konnte sich nur im Taunus nicht ausdehnen, da dort bereits die Einflußzone der großen sozialen Zentren Mainz, Wiesbaden und Frankfurt beginnt.

Wesentlich kleiner dagegen ist der Einzugsbereich der Fachärzte, der nach den Karteikarten verschiedener Fachärzte ermittelt wurde (siehe Abb.23).

Obwohl auch hier die Häufigkeit der Beziehungen nur ungenau festgestellt werden konnte, läßt sich doch allgemein sagen, daß im Einzugsbereich der Fachärzte die Beziehungen des ganzen Landkreises Koblenz und darüber hinaus aus dem Moseltales bis Cochem, des Vorderen Maifeldes sowie des südlichen Rheintales bis Bad Salzig besonders eng sind. Auch vom Westerwald kommen, zumindest aus den großen Gemeinden wie Höhr-Grenzhausen und Montabaur, zahlreiche Patienten zu den Koblenzer Fachärzten. Aus den Gemeinden des Hunsrücks kommen zwar auch jeweils einzelne Patienten, doch ist der Anteil an der Gesamtzahl niedrig, was wohl auf die noch bestehende Abneigung der ländlichen Bevölkerung, einen Facharzt aufzusuchen, zurückzuführen ist.

Insgesamt gesehen läßt sich feststellen, daß der Einfluß von Koblenz auf dem sozialen Gebiet besonders weit über die kleineren Zentren der Umgebung, die naturgemäß gerade hier kein vollständiges Angebot aller zentralen Dienste bieten können, hinausreicht.

5. Geistige und kulturelle Einrichtungen.

Seit jeher war die Stadt Koblenz der einzige Ort am Mittelrhein mit einem lebhaften Kulturleben, für dessen Bedeutung neben den noch vorhandenen Baudenkmälern auch die Namen einiger bedeutender Persönlichkeiten sprechen, die zeitweilig hier wirkten.

So zeugen von einer bereits hohen mittelalterlichen Kultur die alten Kirchen, die Klöster und Bürgerbauten sowie die Alte Burg und die Balduinbrücke. In kurtriererischer Zeit wurden die Phillippsburg in Ehrenbreitstein und später das Residenzschloß in Koblenz Schwerpunkte des geistigen und kulturellen Lebens.

An der Verschönerung der kurfürstlichen Residenz wirkten u.a. Balthasar Neumann, der Meister des Barocks und sein Schüler Johannes Seitz mit. Bildungszentrale für das ganze Mittelrheingebiet war das bereits 1582 gegründete Jesuitengymnasium, in dem durchschnittlich 300 Studenten ausgebildet wurden.

Ende des 18. Jhdts. bildete sich in Ehrenbreitstein im Hause des Staatsrates Laroche und seiner Gemahlin, der Romanschriftstellerin Sophie geb. Gutermann ein literarischer Kreis heraus, dem unter anderen auch Wieland, Goethe, die beiden Jakobis und Merck besuchten. Im Jahre 1763 spielte Mozart als Siebenjähriger am kurfürstlichen Hof in Ehrenbreitstein.

1787 wurde das Koblenzer Komödienhaus, ein klassizistisches Gebäude, erbaut, in dem sich heute noch das Koblenzer Theater befindet.

Die Gründung des Musikinstitutes (1808) fiel dann bereits in die französische Verwaltungszeit, ebenso die Erbauung der Rechtsschule (1806), die die Rechte einer Universität besaß, aber nach der Errichtung der Universität in Bonn (1816) wieder aufgelöst wurde.

Auf politischem Gebiet traten um die Wende vom 18. zum 19. Jhd. zwei große Koblenzer an die Öffentlichkeit, der Freiheitskämpfer Joseph Görres und der spätere österreichische Staatskanzler Fürst Metternich, ein strenger Vertreter des Absolutismus.

Zu Beginn des 19. Jhdts. ist Max von Schenkendorf zu nennen, der in Koblenz seine letzten Lieder schrieb und 1817

dort starb. Karl Baedeker gründete 1827 seinen Reise-Handbücher -Verlag in Koblenz, der bis 1872 hier verblieb.

Um 1830 erhielt die Stadt eine Stadtbibliothek und eine städtische Gemäldesammlung sowie das Stadtarchiv, das aus den Regierungsarchiven Koblenz und Trier hervorging. Um die Jahrhundertwende folgte die Entstehung des Schloßmuseums und des Rheinmuseums. Schließlich seien aus der großen Schar Koblenzer Persönlichkeiten, die durch ihre Erwähnung die kulturelle Bedeutung der Stadt Koblenz in der Vergangenheit verdeutlichen, noch Max von Laue, J.A. Anschütz, G.J. Lang, F. Mohr, H. Sontag und die Sicks genannt.

Es ist nun zu untersuchen, wie weit das Erbe der geistigen und kulturellen Leistungen der Vergangenheit nach dem 2. Weltkrieg gewirkt hat und ob es Koblenz gelungen ist, seine Stellung als herausragendes Bildungszentrum des Mittelrheingebietes zu bewahren.

a. Schulwesen.

Als geistige Bildungsstätten befinden sich in Koblenz neben 26 Volksschulen, die dem Eigenbedarf der Stadt dienen, 2 städtische und 2 private Realschulen, die 1961 von insgesamt 1.352 Schülern besucht wurden, und 4 staatliche und 2 private Höhere Schulen, in die im gleichen Jahr 5.077 Schüler gingen.

Die Koblenzer Berufsschulen hatten eine Schülerzahl von 3.278, die große Kaufmannsschule besuchten 2.788 Schüler und in Berufsfachschulen wurden insgesamt 1.306 Schüler unterrichtet.

Von besonderer Bedeutung ist für Koblenz die Ingenieurschule auf der Karthause, auf der sich 1961 787 Studierende befanden. (83, Bd.99, S.101 - 109).

An Hand von Schülerlisten der Koblenzer Gymnasien wurde der Einzugsbereich der Koblenzer Schulen ermittelt. (siehe Abb. 24). Er stimmt im wesentlichen mit den bisher herausgearbeiteten wirtschaftlichen Einzugsbe-

reichen überein. Auch hier kommen neben den einheimischen Schülern die meisten aus dem Landkreis Koblenz. Dichte Beziehungen bestehen wieder zu dem unteren Moseltal, dem vorderen Maifeld und dem Hunsrück.

In der Nähe anderer Gymnasien, wie Cochem, Neuwied, Montabaur oder Bad Ems wird der Besuch von Koblenzer Schulen naturgemäß geringer. Doch greifen auf Grund der verschiedenen Schulsysteme die Bereiche der Höheren Schulen weit ineinander.

b. Zeitungswesen.

Ein wesentlicher Bestandteil kulturellen städtischen Lebens ist die Zeitung, ein Bildungsträger, der auf Grund seines leichten, billigen Transportes viel weitere Bereiche erfassen kann, als es Bildungsstätten möglich ist, die auf Personenbeförderung angewiesen sind (Schulen, Theater).

Das Koblenzer Zeitungswesen beginnt bereits 1721 mit einer bei Krabbe erschienenen "Relation", dann folgten seit 1760 die "Wöchentlichen Coblentzer Frage- und Anzeigeschriften". 1777 erscheint das "Intelligenzblatt", von dem 1793 245 Exemplare gedruckt wurden. Sein größtes Aufsehen in der Öffentlichkeit erregte das Koblenzer Zeitungswesen mit den Zeitungsausgaben von Joseph Görres, dem Wegbereiter des politischen Journalismus. Er brachte 1798 das "Rote Blatt" heraus, danach den "Rübezahl" und zuletzt den "Rheinischen Merkur" (1814 - 16).

In preußischer Zeit und in der Zeit bis 1933 erschienen eine Reihe von mehr oder weniger bedeutenden Tageszeitungen, von denen nur der "Koblenzer Generalanzeiger", die "Koblenzer Volkszeitung" und der "Rhein-Mosel-Bote" genannt werden sollen.

Zweiten Weltkrieg erschienene "Rhein-Zeitung" hat heute alle ihre vielen Vorgänger an Bedeutung und Verbreitung übertroffen. Überall in den Regierungsbezirken Koblenz, Montabaur und Trier erscheinen Bezirksausgaben der Koblenzer "Rhein-Zeitung" und deren Heimatblätter, und zwar in einer Gesamtauflage von ca. 1.700.000 Exemplaren.⁺

c. Weitere kulturelle Einrichtungen.

Neben dem gut ausgebildeten Schul- und Zeitungswesen ist die Stadt Koblenz reich an anderen Kultur- und Bildungsstätten. Zu ihnen zählt eine gut sortierte Stadtbibliothek in der alten kurfürstlichen Burg, ein Bundes- und Staatsarchiv mit wertvollem Urkundenmaterial und das städtische Mittelrheinmuseum.

⁺Nach Informationen der Rhein-Zeitung Koblenz.

Letzteres wurde nach dem Krieg auf die Festung Ehrenbreitstein verlegt, soll aber nun in dem neu errichteten alten Kaufhaus am Florinsmarkt einem breiteren Publikum zugänglich gemacht werden. Zu den schönsten, wertvollsten Abteilungen des Museums zählt die Sammlung mittelalterlicher Plastiken.

Während in dem nun 177 Jahre bestehenden klassizistischen Gebäude des Koblenzer Theaters täglich Opern- und Theateraufführungen stattfinden, bereichert das Musikinstitut das Kulturprogramm mit Konzertveranstaltungen heimischer und bekannter auswärtiger Künstler.

Besonders beliebt sind die im Sommer einmal wöchentlich im Blumenhof (Deutschherrenhaus) stattfindenden Serenadenabende, und besonders kassenfüllend ist die "Operette auf dem Rhein", ein Anziehungspunkt für alle Besucher der Stadt, besonders aber für Ausländer. Fünfmal wöchentlich wird hier auf der Tribüne auf der Rheinlache eine Operette aufgeführt, zu der pro Saison etwa 100000 Zuschauer kommen.

Wie dargestellt, wird in Koblenz eine Vielzahl von kulturellen Veranstaltungen geboten, die jedoch nur selten über mittelstädtisches Niveau hinausragen. Trotzdem ist Koblenz als das Kulturzentrum am Mittelrhein anzusprechen, da das Angebot an Opern- und Theateraufführungen den Erwartungen der vorwiegend ländlichen Bevölkerung im allgemeinen entspricht. Trotz des erheblichen Zuschusses von 1.140.000 DM, den das Stadttheater jährlich aus allgemeinen Steuermitteln erhält, kann es gute Kräfte meist nicht lange an sich binden. Wie die meisten kleineren Bühnen wird es gern als Sprungbrett zu bedeutenderen Theatern benutzt.

Vielleicht ließe sich durch die zusätzliche Einrichtung eines Zimmertheaters und einer ständigen Kunstgalerie eine weitere Steigerung des Koblenzer Kulturlebens erzielen.

6. Zusammenfassung.

Wie die vorhergehenden Betrachtungen der verwaltenden, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen zentralen Einrichtungen und ihrer Einzugsbereiche ergeben haben, ist Koblenz auf Grund seiner guten verkehrsgeographischen Lage, seiner geschichtlichen Entwicklung und begünstigt durch das Fehlen größerer Städte in der näheren Umgebung das höhere Zentrum des Mittelrheingebietes geworden. Die hier angebotenen zentralen Güter und Dienste befriedigen alle Bedürfnisse der größtenteils ländlichen Bevölkerung des Umlandes, die jedoch zugleich hemmend auf die Entwicklung der Stadt einwirkt und ihren wirtschaftlichen und kulturellen Ausdehnungsbestrebungen gewisse Grenzen setzt.

So erreicht Koblenz nicht die Bedeutung der benachbarten Großzentren Köln und Frankfurt, in deren Einzugsbereichen es selbst steht und bei denen es traditionsgemäß mehr nach Köln tendiert, durch die politische Aufteilung der Rheinprovinz jedoch wirtschaftlich mehr auf Frankfurt ausgerichtet wird.

Von den Gebieten der Koblenzer Umgebung ist für alle zentralen Einrichtungen übereinstimmend der Landkreis Koblenz, das untere Moseltal bis Cochem, das moselseitige Maifeld und der vordere Hunsrück am stärksten auf Koblenz ausgerichtet. Gute Beziehungen bestehen außerdem zu dem Maifeld bis Mayen, dem Westerwald bis Montabaur und Siershahn, dem Lahntal bis Bad Ems und Nassau und dem Rheintal bis St.Goar und St.Goarshausen im Süden und bis Andernach im Norden. Nur der Taunus wird von allen Einzugsbereichen ausgeschlossen, da von dort aus so gut wie keine Beziehungen nach Koblenz bestehen. Hier werden bereits die großen Zentren Wiesbaden und Frankfurt für höhere zentrale Dienste in Anspruch genommen.

Über die genannten zum Koblenzer Einzugsbereich gehörenden Gebiete des Umlandes hinaus greifen nur einzelne städtische Funktionen, wie die der Verwaltung, des Großhandels, des Zeitungswesens und der Krankenhäuser.

L i t e r a t u r v e r z e i c h n i s

=====

A. Allgemeine Siedlungsgeographie:

1. Arnold, H.: Das System der zentralen Orte in Mitteldeutschland, In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 9, 1951 S. 353 ff
2. Arnold, W.: Ansiedlung und Wanderungen deutscher Stämme, Marburg 1875
3. Bobek, H.: Grundfragen der Stadtgeographie. In: Geogr. Anzeiger, 1927, S. 213 ff.
4. Bobek, H.: Innsbruck - Eine Gebirgsstadt. Ihr Lebensraum und ihre Erscheinung, Stuttgart 1928
5. Bobek, H.: Über einige funktionale Stadttypen und ihre Beziehung zum Lande, Comtes Rendues du Congress International de Géographie, Amsterdam 1938
6. Creutzburg, N.: Das Lokalisationsphänomen der Industrien. In: Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 1924
7. Christaller, W.: Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1934
8. Christaller, W.: Wesen und Arten sozialräumlicher Landschaftseinheiten und ihre Darstellung auf der Karte 1:200 000, In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 7 1950, 2, S. 357 f
9. Dickinson, R. E.: The Distributions and Functions of the Smaller Urban Settlements of East Anglio. In: Geographie 1932
10. Dörries, H.: Die Städte im oberen Leinetal, Göttingen 1925
11. Dörries, H.: Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie, In: H. Wagner Gedächtnisschrift, Gotha 1930.
12. Geisler, W.: Die deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. In: Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, XXII, 5 Stuttgart 1924
13. Gradmann, R.: Schwäbische Städte, In: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1916.
14. Gradmann, R.: Die städtischen Siedlungen des Königreichs Württemberg, In: Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, XXI, 2, Stuttgart 1926.

15. Hartke, W.: Pendelwanderung und Kulturgeographische Raumbildung im Rhein-Main-Gebiet. In: Pet.Mit.1939, S.185 ff.
16. Hartke, W.: Die Zeitung als Funktion sozial-geographischer Verhältnisse im Rhein-Main-Gebiet. In: Rhein-Mainische Forschungen, Heft 32, 1952
17. Hassert, K.: Die Städte geographisch betrachtet. Leipzig 1907
18. Hassert, K.: Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin und Leipzig 1931.
19. Hassinger, H.: Über die Aufgaben der Städtekunde. In: Pet.Mit. 56.Jahrg., II.Bd.Gotha 1910.
20. Hassinger, H.: Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien 1910
21. Hassinger, H.: Basel. In: Beiträge zur Oberrheinischen Landeskunde. Hrsg. von Metz, F., Breslau 1927.
22. Häfner - Moutoux, L.: Die Ostgrenze der Aschaffener Einflußbereiche. Darmstadt 1954.
23. Hettner, A.: Der gegenwärtige Stand der Verkehrsgeographie. In: Geographischer Zeitschrift, 3.Jahrg. Leipzig 1895.
24. Hettner, A.: Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. In: Geographische Zeitschrift. 1.Jahrg.Lipzig 1895.
25. Hettner, A.: Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. In: Geographische Zeitschrift, 8. Jahrg., Leipzig 1902.
26. Hettner, A.: Die Geographie, ihr Wesen, ihre Geschichte und ihre Methode, Breslau 1927
27. Hottel, K.H.: Die zentralen Orte im oberbergischen Lande. In: Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd.69, 1954.
28. Kelletat, H.: Die Städte Ostpreußens in ihrer geographischen Lage und deren Auswirkung. Königsberg 1934.
29. Klöpffer, R.: Der Einzugsbereich einer Kreisstadt. In: Raumforschung und Raumordnung. Jahrg.11, 1953.
30. Klöpffer, R.: Entstehung, Lage und Verteilung der zentralen Siedlungen in Niedersachsen. In: Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd.71, 1953.
31. Klöpffer, R.: Methoden zur Bestimmung der Zentralität von Siedlungen. In: Geographisches Taschenbuch 1953.

32. Kohl, J.G.: Der Verkehr und die Ansiedlung der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden 1874.
33. Korber, J.: Einzugsbereich zentraler Orte. Bericht über eine Beispielsuntersuchung in Rheinland - Pfalz. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 17, 1, 1956.
34. Krebs, N.: Die Verbreitung der Menschen auf der Erdoberfläche. Leipzig und Berlin 1921.
35. Kühne, G.: Die Stadt Kamenz in den Beziehungen zu ihrem Hinterland. Dresden 1937.
36. Kuske, B.: Die Großstadt Köln als wirtschaftlicher und sozialer Körper.
37. Lautensach, H.: Allgemeine Geographie zur Einführung in die Länderkunde. Gotha 1926.
38. Martiny, R.: Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen. Gotha 1929.
39. Mayer, R.: Der geographische Stadtbegriff. In: Zeitschrift für Erdkunde, 11. Jahrg., 1943, Heft 10/11.
40. Metz, F.: Karlsruhe, ein Beitrag zur Stadtgeographie. In: Festschrift zum 22. Deutschen Geographentag, Breslau 1927
41. Metz, F.: Ländergrenzen im Südwesten. In: Forschungen zur deutschen Landeskunde. Bd. 60, 1951
42. Neef, E.: Das Problem der zentralen Orte. In: Pet.Mit. Jahrg. 1950, S. 6 ff
43. Olbricht, H.: Die deutschen Großstädte. In: Pet.Mit. 1913.
44. Ratzel, F.: Die geographische Lage der großen Städte. In: Die Großstadt, Jahrbuch der Gehestiftung, XI, Dresden 1903.
45. Raumforschung und Raumordnung 1956, 2/3, Sonderheft: Die Stadt und ihr Umland. Mit Beiträgen von H. Carol, R. Klöpper, u. P. Schöller.
46. Rheinland-Pfalz: in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. In: Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 100, 1957.
47. Rhein Zeitung: Sonderausgabe vom 1. August 1962.
48. Richthofen, F. von: Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie. Bearb. und hrsg. von O. Schlüter, Berlin 1908.

49. Schlier, O.: Die zentralen Orte des deutschen Reiches. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1937, S. 357 ff.
50. Schlüter, O.: Beiträge zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeographie Deutschlands. In: Pet. Mit. Jahrg. 56 II, Gotha 1910.
51. Schlüter, O.: Über die Aufgaben der Verkehrsgeographie im Rahmen der "Reinen" Geographie. In: H. Wagner, Gedächtnisschrift. 1930.
52. Schöllner, P.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. In: Erdkunde 1953, S. 161 ff.
53. Schöllner, P.: Grenzland Westerwald. In: Raumforschung und Raumordnung. Jahrg. 13, 1955.
54. Schott, S.: Die großstädtische Agglomeration des Deutschen Reiches 1871 - 1910. Heft 1 der Schriften des Verbands deutscher Statistiker, Breslau 1912.
55. Sombart, W.: Städt. Siedlungen, Stadt. In: Handwerksbuch der Soziologie. Hrsg. von A. Vierkandt, Stuttgart 1931.
- Schultze, J. H.: Die Anwendung der Theorie der zentralen Orte. In: Pet. Mit. Jahrg. 1951, S. 1 ff.
- Schwarz, G.: Allgemeine Siedlungsgeographie. Berlin 1961.
58. Thünen, J. H. von: Die isolierte Stadt in Beziehung auf Landwirtschaft und Sozialökonomie. Rostock 1942.
59. Tuominen, O.: Das Einflußgebiet der Stadt Turku im System der Einflußgebiete SW-Finnlands. In: Fennia 71, 1941.
60. Wagner, H.: Lehrbuch der Geographie. I, 3, 1923.

B. Spezielle Literatur über die Stadt Koblenz oder ihre nähere Umgebung.

1. Zeitschriften, Bibliographien, Quellen und Statistiken.

61. Coblenzer Generalanzeiger, Koblenz 1880 ff.
62. Coblenzer Heimatblatt, Wöchentliche Sonderbeilage des Coblenzer Generalanzeigers. 1924 - 35.
63. Heimatkalender für den Landkreis Koblenz. 1928-31, 1951 ff.
64. Jahrbuch der Arbeitsvereine der Rheinischen Geschichtsvereine. Düsseldorf 1935-40.
65. Jahrbuch für Geschichte und Kultur des Mittelrheins und seiner Nachbargebiete. 1949 ff.
66. Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande. (Seit 1925: Bonner Jahrbücher) Bonn, 1842 ff.

67. Mittelrheinische Geschichtsblätter. Beilage zur
Coblenzer Volkszeitung. Coblenz
1920-30.
68. Mitteilungen des Rheinischen Vereins für Denkmal-
pflege und Heimatschutz.
Düsseldorf 1907 ff.
69. Rheinische Heimatblätter (seit 1933 Rhein. Blätter),
Koblenz 1924-36, Köln 1936-39.
70. Rheinische Vierteljahresblätter. Bonn 1931 ff.
71. Rhein-Zeitung, Koblenz 1950 ff.
a) Sonderbeilage vom 1. August 1962.
72. Trierer Zeitschrift für Geschichte und Kunst des
Trierer Landes und seiner Nachbar-
gebiete. Trier 1926 ff.
73. Zeitschrift für Heimatkunde von Coblenz und Umgebung.
Coblenz 1920 - 23.
74. Bär, Max.: Bücherkunde zur Geschichte der
Rheinlande. Bonn 1920.
75. Corsteh, H.: Rheinische Bibliographie, eine
Zusammenstellung über das Schrifttu.
bis 1933. Köln 1940.
76. Rheinische Bibliographie der Jahre 1934 bis 1938.
In: Jahrbuch der Arbeitsgemeinschaft
der Rheinischen Geschichtsvereine.
1935 - 40.
77. Beyer, H,
Eltester, L.,
Goerz, A.: Urkundenbuch zur Geschichte der jetzt
die preußischen Regierungsbezirke
Coblenz und Trier bildenden mittel-
rheinischen Territorien. Coblenz 1920-
1923.
78. Goerz, A.: Regesten der Erzbischöfe zu Trier von
Hetti bis Johann II. 814 - 1503.
Trier 1861.
79. Goerz, A.: Mittelrheinische Regesten oder
chronologische Zusammenstellung des
Quellenmaterials für die Geschichte
der Territorien der beiden Regierungs-
bezirke Coblenz und Trier in kurzen
Auszügen. Coblenz 1876 - 86.
80. Günther, W.: Codex diplomaticus Rheno-Mosellanus,
Urkundensammlung zur Geschichte der
Rhein- und Mosellande, der Nahe und
Aargegend, des Hunsrücks, des Maifel-
des und der Eifel. Coblenz 1822 - 26.
81. Loersch, Hugo: Die Weistürmer der Rheinprovinz.
I, 1: Oberamt Boppard, Hauptstadt und
Amt Koblenz, Amt Bergpflege.
Bonn 1900.

82. Statistik des Deutschen Reiches.
1925: Bd. 404, 1 ff., 404, 404, 16 f.
1939: Bd. 568, 2 ff., 560, 11 ff.
83. Statistik von Rheinland-Pfalz:
1949 ff, Bd. 1 - 108, 110, 111, 119,
128 - 131.
84. Statistische Berichte des Statistischen
Landesamtes Rheinland-Pfalz.
Jg. 1952: H I-1, H IV-1, G IV-1.
Jg. 1962/63: H II-1, G IV-1, H IV-1.
85. Beiträge zur Statistik des Landes
Nordrhein-Westfalen.
Sonderreihe Volkszählung 1961.
86. Westdeutscher Schifffahrts- und Hafen-
kalender 1963.
87. Branchenverzeichnis zum Amtlichen
Fernsprechbuch 15 für den Bezirk der
Oberpostdirektion Koblenz, 1963.
88. Amtliches Kursbuch der Deutschen
Bundesbahn, Nordwestdeutschland 1963/64.
89. Amtliches Omnibuskursbuch.
Bahnbus- und Kraftpostlinien 1963/64.
90. Fahrplan der Kevag, 1963/64.
91. Fahrplan der Köln-Düsseldorfer -
Rheindampfschiffahrt 1964.
92. Hotel- und Gaststättenverzeichnis der
Stadt Koblenz 1964.

2. Geologische, geschichtliche und wirtschaftswissenschaftliche
Darstellungen.

93. Ahrenz, M.: Die rheinische Bimsindustrie.
Diss. Köln 1926.
94. Aubin, H., Frings, Th., Hansen, J., Hashagen, J., Koepp, F., Kuske, B., Platzhoff, W., Renard, E.: Geschichte der Rheinlande von der
älteren Zeit bis zur Gegenwart.
Bonn 1922.
95. Baer, Max: Der Koblenzer Mauerbau.
Rechnungen 1276 - 89, Leipzig 1888.
96. Baer, Max: Urkunden und Akten zur Geschichte der
Verfassung und Verwaltung der Stadt
Koblenz bis zum Jahre 1500. 1898.
97. Baer, Max: Die Behördenverfassung der Rheinprovinz
seit 1815. Bonn 1919.
98. Baer, Max: Aus der Geschichte der Stadt Koblenz
1814 - 1914, Koblenz 1922.

99. Bellinghausen, H.: Koblenz und seine Umgebung.
Diss. Bonn 1914.
100. Bellinghausen, H.: Güls an der Mosel und seine Vergangenheit. Ein Beitrag zur Heimatkunde.
Coblenz 1915.
101. Bellinghausen, H.: Führer durch Koblenz und Umgebung,
Koblenz 1921.
102. Bellinghausen, H.: Coblenz, Deutschlands Städtebau,
Berlin 1925.
103. Bellinghausen, H.: Rhens am Rhein und Königsstuhl.
Ein deutsches Heimatbuch. Koblenz
1929.
104. Bellinghausen, H.: Alt-Koblenz. Eine Sammlung geschichtlicher Abhandlungen. 2 Bde.
Koblenz 1929, 1932.
105. Bellinghausen, H.: 2000 Jahre Koblenz, Koblenz 1950.
106. Bellinghausen, H.: Koblenz an Rhein und Mosel.
Ein Heimatbuch. Koblenz 1950.
107. Berühmte Koblenzer auf der Kölner Jahrtausend-Ausstellung 1925. Koblenz 1925
108. Bellinghausen, H.: Winnigen. Ein deutsches Heimatbuch,
2 Bde. Koblenz 1923, 1925.
109. Brunner, H.: Geschichte des Kurtrierischen Rumpfstaaes 1794 - 1802.
Diss. Gießen 1929.
110. Conrad, H.: Stadtgemeinde und Stadtfrieden in Koblenz während des 13. und 14. Jahrhunderts. Weimar 1938.
111. Conrady, A.: Die Rheinlande in der Franzosenzeit (1750 - 1815). Stuttgart 1922.
112. de Lorenzi, Ph.: Beiträge zur Geschichte sämtlicher Pfarreien der Diözese Trier, II. Regierungsbezirk Koblenz, Trier 1887.
113. de Vaissiére, P.: A Coblence ou les émigrés français dans les pays rhénans de 1789 à 1792.
Paris 1924.
114. Der Regierungsbezirk Coblenz nach seiner Lage, Begrenzung, Größe, Bevölkerung und Einteilung, samt einem doppelten Ortschaftsverzeichnis.
Coblenz 1817.
115. Der Regierungsbezirk Koblenz .
Hersg. von K. Müller, Berlin 1929.
116. Der Grenzgau Koblenz-Trier.
Hrsg. von der Gauleitung der NSDAP.
1936-39.
117. Die Residenzstadt Coblenz und ihre Umgebung.
Hrsg. vom Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs in Coblenz 1909.

118. Diel, W.: Die Geschichte des Medizinalwesens in Koblenz bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Düsseldorf 1940
119. Dohme, R.: Beschreibung der Burg Stolzenfels. Berlin 1930.
120. Fabricius, Hettner und Sanvey: Der obergermanische Limes des Römerreiches. Berlin und Leipzig 1936/37.
121. Frick, H. und Müller, H.: Die Geschichte der staatlichen Hildaschule zu Koblenz. Koblenz 1935.
122. Gertz, E.: Das mittelhheinische Wirtschaftsgebiet. Kölner Verlagsanstalt und Druckerei West. Köln 1930.
123. Günther, A.: Die Kunstdenkmäler des Landkreises Koblenz. Düsseldorf 1937.
124. Günther, A.: Die große Erdfestung der jüngeren Steinzeit zwischen Urmitz und Weißenthur Leipzig 1925.
125. Hager, E.: Die Coblenzer Residenz. Ein Schloßbau des Klassizismus.
126. Josten, H.H.: Coblenz und Ehrenbreitstein vor 100 Jahren. Koblenz 1914.
127. Jungjohann, A.: Beiträge zur Geschichte der Koblenzer Malerei in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Koblenz 1929.
128. Käss, Ludwig: Die Organisation der allgemeinen Stadtverwaltung auf dem linken Rheinufer durch die Franzosen während der Besetzung 1792 bis zum Frieden von Lunéville (1801). Mainz 1929.
129. Koblenz, Ausstellung der Rhein, sein Werden und Wirken. Koblenz 1927.
130. Koblenz, die Stadt der Rhein- und Moselbrücken. Festschrift, herausg. von der Stadt anlässlich der Fertigstellung der Adolf-Hitler-Brücke und des Umbaus der Pfaffendorfer Brücke 1934.
131. Koblenz an Rhein und Mosel. Sonderheft der "Wirtschaft am Rhein". 1949.
132. Koblenz an Rhein und Mosel. Das Stadtbild einst und jetzt. Bild-dokumente aus der Friedenszeit und den Kriegs- und Nachkriegsjahren 1939-49. Bearb. vom Staatsarchiv Koblenz 1949.
133. Lamprecht, K.: Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. Untersuchungen über die Entwicklung der materiellen Kultur des platten Landes, zunächst des Mosellandes. Leipzig 1885/86.

134. Leonardy, J.: Geschichte des trierischen Landes und Volkes.
Trier und Saarlouis 1870.
135. Liebering, W.: Beschreibung des Berreviers Coblenz, Bonn 1883.
136. Lohmann, K.: 25 Jahre Geschichte der evangelischen Gemeinde Pfaffendorf am Rhein 1899-1924.
137. Martiny, R.: Kulturgeographie des Koblenzer Verkehrsgebietes, Stuttgart 1909.
138. Mordziol, C.: Geologische Wanderung durch das Diluvium und Tertiär der Umgebung von Coblenz.
In: Die Rheinlande in naturwirtschaftlicher und geographischen Einzeldarstellungen.
Braunschweig und Berlin 1914.
139. Maehler, J.: Die Stadt Koblenz und ihre Verwaltung in den Jahren 1818 - 1823.
140. Marx, J.: Geschichte des Erzstiftes Trier.
Trier 1858 - 1864.
141. Michel, F.: Der Koblenzer Stadtadel im Mittelalter.
In: Mitteilungen der Westdeutschen Gesellschaft für Familienkunde,
Bd. XVI, 1952, Heft 1/2.
142. Michel, F.: Die Herren von Helfenstein. Ein Beitrag zur Familien- und Landesgeschichte Kurtriers. Ergänzungsheft VI des Trierer Archivs.
143. Michel, F.: Der Ehrenbreitstein. Koblenz 1933.
144. Michel, F.: Die kirchlichen Denkmäler der Stadt Koblenz.
145. Michel, F.: Zur Geschichte der geistlichen Gerichtsbarkeit und Verwaltung der Trierer Erzbischöfe im Mittelalter. Trier 1953.
146. Michel, F.: Die Kunstdenkmäler der Stadt Koblenz. München 1954.
147. Michel, F.: Die Geschichte der Stadt Koblenz im Mittelalter. 1963.
148. Neue Moselbrücke Koblenz. Festschrift zur Einweihung und Verkehrsübergabe der Neuen Moselbrücke am 24.6.54
149. Oster, H.: Die geschichtliche Entwicklung der mittelalterlichen Bims-Baustoff-Industrie. Diss. Köln 1934.
150. Rheinland-Pfalz. Kultur und Wirtschaft. Trautheim und Darmstadt 1953.
151. Rheinische Vorzeit in Wort und Bild. Herg. vom Rheinischen Landesverband Bonn und Trier 1939, III, 1
152. Reitz, G.: St. Kastor in Koblenz. Kirche, Stift, Pfarrei in ihrer Geschichte.

153. Reitz, G.: Geschichte des Kirchenchores und der Pfarrei zu U.L.Frauen zu Koblenz. 1936.
154. Riffer, K.O.: Lage und Wettbewerbsbedingungen der rheinischen Vulkanbaustoff-Industrie in der Nachkriegszeit. Diss.Köln 1929.
=
155. Schmidt, A.: Heimatchronik der Stadt und des Landkreises Koblenz. Köln 1955.
156. Schubert, H.: Die preußische Regierung in Koblenz, ihre Entwicklung und Wirken. 1816 - 1918. Bonn 1925.
157. Schüller, A.: Die Volksbildung im Kurfürstentum Trier zur Zeit der Aufklärung.
158. Schuhmacher, K.: Siedlungs- und Kulturgeschichte der Rheinlande von der Vorzeit bis ins Mittelalter. Mainz 1921 - 23.
159. Schulte, A.: Tausend Jahre deutscher Geschichte und deutscher Kultur am Rhein. Düsseldorf 1925.
160. Simons, K.: Wandlungen der Wirtschaft des Vorderen Westerwaldes seit Anfang des 19. Jahrhunderts. Köln 1935.
161. Stengel, E.F.: Avignon und Rhens. Weimar 1936.
162. v.Stamberger, Ch.: Denkwürdiger und nützlicher rheinischer Antiquarius. Mittelrhein. Coblenz 1926 - 30.
163. Wachendorf, K.: Zehn Jahre Fremdherrschaft am deutschen Rhein. Eine Geschichte der Rheinlandbesetzung von 1918 - 28. Berlin 1928.
164. Wagner, J.J.: Coblenz - Ehrenbreitstein. Biographische Nachrichten über einige ältere Coblenzer und Ehrenbreitsteiner Familien. Coblenz 1925.
165. Werkhäuser, F.R. 150 Jahre Theater der Stadt Koblenz. Koblenz 1937.

C. Karten und Pläne:

166. Geologische Karte von Preußen und benachbarten deutschen Ländern. Maßstab: 1:25 000. Blatt: 3270(Koblenz) 1.Aufl., bearb. von E.Kayser, 2.Aufl., bearb. von Th.Schmieder. Mit Erläuterungen von Th.Schmieder und H.Quiring. Berlin 1933.
167. Geschichtlicher Atlas der Rheinprovinz. Hrsg. von der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, Bonn.
168. Topographische Karte 1: 50 000 - Hydrographisch-morphologische Ausgabe. Blatt: L 5710.
169. Ravenstein Bürokarte 1: 300 000. Blatt: 68 (Rheinland-Pfalz und Saarland.)
170. Karte der Gemeindegrenzen des Landes Rheinland-Pfalz. 1:200 000. Ausgabe B.Hrsg. von Landesvermessungsamt

für das Land Rheinland-Pfalz.

171. Deutsche Generalkarte 1:200 000. Hrsg. durch die Deutsche Shell Aktiengesellschaft. Blatt 12.
172. Karte des Deutschen Reiches 1:100 000. Blatt Koblenz (483) Ausg. 1962.
173. Topographische Karte 1: 25 000 (Meßtischblatt).
Blatt: Koblenz (5611), Bassenheim (5610), Neuwied (5510), Bendorf (5511), Montabaur (5512), Bad Ems (5612), Dachsenhausen (5712), Boppard (5711) Münstermaifeld (5710).
174. Pharos-Plan 1:10 000. 1908.
175. Stadt-und Landkreis Koblenz 1:50 000. Zusammendruck aus der Topographischen Karte 1: 50 000. Hrsg. vom Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz.
176. Stadtplan von Koblenz 1: 15 000. Stollfuß-Plan Nr.47.
177. Übersichtsplan von Koblenz 1: 6 250. Verkleinerung und Zusammendruck aus den Blättern der Deutschen Grundkarte 1: 5 000. Blatt: Lützel, Koblenz-West, Koblenz Süd, Neuendorf, Koblenz, Pfaffendorf, Hergestellt vom Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz. 1961.

Lebenslauf.

Als Tochter des Bankbeamten Theodor Saegert und seiner Frau Lina, geb. Reymann wurde ich, Doris Schaefer, geb. Saegert am 10. März 1939 in Haiger/Dillkr. geboren. Dort wurde ich auch Ostern 1945 eingeschult und ging nach dem Umzug meiner Eltern nach Katzenelnbogen/Ts. ab Ostern 1949 zur Marienschule in Limburg/Lahn, an der ich am 28. Februar 1959 mein Abitur machte.

Im Mai 1959 begann ich das Studium der Philologie in den Fächern Geographie, Germanistik und Philosophie an der Philipps-Universität Marburg. Für das 3. Semester wurde ich an der Albert-Ludwig-Universität Freiburg eingeschrieben, an der ich im April 1962 das Philosophikum machte und im ganzen 6 Semester studierte.

Am 20. Dezember 1962 heiratete ich in Berlin-Wilmersdorf den Dipl. Kaufmann Klaus Schaefer und studierte im Winter-Semester 1963/64 und im Sommer-Semester 1964 an der Universität zu Köln.

Nach dem 10. Semester möchte ich in Freiburg mein Studium mit der Promotion abschließen.



